
За рулём
АПРЕЛЬ · 1970 · № 4
1870-1970

ЛЕНИНСКИЕ

В эти дни, когда наш народ, все прогрессивное человечество отмечают 100-летие со дня рождения основателя Коммунистической партии и Советского государства Владимира Ильича Ленина, мы еще и еще раз мыслью и сердцем обращаемся к ленинскому наследию. Здесь приводятся некоторые из документов, сыгравших огромную роль в создании нашей армии, развитии автомобильного дела в стране.

22/I 918 г. На первой странице крупным шрифтом. Протокол 47 пункт 28. №234

ДЕКРЕТЪ

Совѣта Народныхъ Комиссаровъ.

" Января 1918 г.

г. Петроградъ.

Старая армія служила орудіемъ классоваго угнетенія трудящихся буржуазіей. Съ переходомъ власти къ трудящимся и эксплуатируемым классам возникла необходимость созданія новой арміи, которая явится оплотомъ Совѣтской власти въ настоящемъ, и фундаментом для замѣны народной арміи всенароднымъ вооруженіемъ в будущемъ и послужитъ поддержкой для грядущей Соціалистической революціи въ Европѣ.

I.

Въ виду этого Совѣтъ Народныхъ Комиссаровъ постановляетъ: организовать новую армію подъ названіемъ "Рабоче-Крестьянская Красная Армія" на слѣдующихъ основаніяхъ:

1/ Рабоче-Крестьянская Красная Армія создается из наиболее сознательных

Декрет Совета Народных Комиссаров о создании Рабоче-Крестьянской Красной Армии, подписанный В. И. Лениным 15 (28) января 1918 года. Текст (начало документа) с поправками В. И. Ленина.

ТЕЛЕФОНОГРАММА

Завкому и всем рабочим 1-го Государственного Автомобильного завода.

Многоуважаемые товарищи! Я получил от председателя вашего Завкома тов. Смирнова сообщение о выпуске двигателей и приглашение на праздник 7.IV. Поздравляю вас, товарищи, с успехом работы и с годовщиной курсов автомобильных механиков. От всей души желаю бодрой работы, которая, несомненно, принесет дальнейшие успехи. Особенно велико значение ваших успехов с точки зрения всей массы рабочих и крестьян, ибо развитие производства двигателей, при обилии в России нефти, обещает возможность поставить дело снабжения дешевыми и практичными двигателями крестьянского хозяйства. Во что бы то ни стало надо добиться еще и еще успехов в деле производства двигателей.

Лучшие пожелания и коммунистический привет.

Ленин.

... 1921 г.

Телефонограмма №3358. Завкому и всем рабочим 1-го госуд. автомоб. завода.

ГАЗЕТА РАБОЧЕГО и КРЕСТЬЯНСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

...вета Народных Комиссаров.

...х обезпечения планомер...ния населения продоволь...дметами первой необхо...азовывается Всероссий...едомственная Чрезвычай... по охране дорог в со...

Декрет Сове... об учреждени... домственной Ч... охране дорог ... санный В. И. Л... в № 25 «Газет... го Правитель... 1918 года.

ПРОДОЛЖА... РОД УПОРНЫМ ТРУДОМ УМНОЖАЕТ ОБЩЕСТВЕ... АЛИСТИЧЕСКУЮ ДЕМОКРАТИЮ, НАУКУ И КУЛЬТУР... ОТУ ОБ УКРЕПЛЕНИИ ОБОРОННОГО МОГУЩЕСТВ... И, СТРОИТ ЖИЗНЬ, ДОСТОЙНУЮ ЧЕЛОВЕКА.

Из Тезисов ЦК КПСС «К 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина»

ДОКУМЕНТЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
СОВЕТА РАБОЧЕ-КРЕСТЬЯНСКОЙ ОБОРОНЫ.

Для наилучшего сплочения сил трудящихся в их борьбе с классовыми внутренними и внешними врагами Совет Рабоче-Крестьянской Обороны счел необходимым улучшить и укрепить существующую организацию обучения военному делу рабочих и крестьян, не эксплоатирующих чужого труда

В целях более планомерного и организо-

Постановление Совета Рабоче-Крестьянской Обороны об улучшении организации всеобщего военного обучения трудящихся (начало документа), подписанное В. И. Лениным и опубликованное в № 214 «Известий» ВЦИК от 26 сентября 1919 года.

П Р А В И Л А
АВТОДВИЖЕНИЯ ПО ГОРОДУ МОСКВЕ И ЕЕ ОКРЕСТНОСТЯМ.

О НОМЕРНЫХ ЗНАКАХ.

СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ П О С Т А Н О В И Л:

1. Каждая курсирующая по гор. Москве и Московской губернии автомашина должна иметь 2 печатных номерных знака.

2. Передний номерной знак должен быть укреплен вертикально на левом переднем / считая по движению машины/ крыле, на особом кронштене, прикрепленном к крылу сквозными болтами; на грузовых машинах, не имеющих крыльев, он должен быть укреплен у края передней левой стороны кузова или платформы.

3. Задний номерной знак должен быть укреплен сзади на кузовной части или особой стойке, не ниже аршина от земли.

4. На мотоциклах передний номерной знак прикрепляется к переднему крылу или вилке, а задний к багажнику.

5. Самописанные номерные знаки отнюдь не допускаются.

6. Номерные знаки должны содержаться в чистоте и исправности и вполне соответствовать своему назначению; опознанию на ходу машины спереди

«Правила автодвижения по городу Москве и ее окрестностям», утвержденные Декретом Совета Народных Комиссаров от 10 июня 1920 года и подписанные В. И. Лениным (начало документа).

Декрет Совета Народных Комиссаров об образовании Центральной Автосекции при ВСНХ (начало документа), подписанный В. И. Лениным и опубликованный в № 115 «Известий» ВЦИК от 7 июня (25 мая) 1918 года.

ГОД ИЗДАНІЯ 2-ой

ИЗВѢСТІЯ ВСЕРОССІЙСКАГО ЦЕНТРАЛЬНАГО ИСПОЛНИТЕЛЬНАГО КОМИТЕТА СОВѢТОВ Крестьянских Рабочих, Солдатских и Казачьих Депутатов

Дѣйствія и распоряженія Правительства

...ЕКРЕТ СОВѢТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ.

От 31 мая 1918 г. Москва.

...цѣлях правильной постановки авто-...ьного хозяйства в пределах Р. С. ...о а также сохранения и надлежащего

1) Обезпеченіе Россійской Федеративной Совѣтской Республики средствами автомобильного передвиженія возложить на В. С. Н. Х.

2) Общее руководство в дѣлѣ автомобильного хозяйства по отдельным и учреждениям В.С.Н.Х.





Горьковский автозавод. Машины готовы к отправке.

4 МИНУТЫ — 15 АВТОМОБИЛЕЙ

В. Я. СЕЛИФОНОВ
начальник отдела автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения Госплана СССР

Год 1970-й... В его календаре есть дата, которая властно привлекает думы миллионов людей планеты. 22-е апреля — 100-летие со дня рождения основателя Коммунистической партии Советского Союза, вождя Великой Октябрьской социалистической революции В. И. Ленина.

Торжественно отмечая этот славный юбилей, мы прежде всего обращаемся к тому, что связано с именем Ленина, его идеями и делами.

Владимир Ильич разработал план социалистического строительства в нашей стране, план, соединивший выводы революционной теории и потребности жизни. В нем указывались пути превращения в кратчайшие сроки отсталой России в могучую и богатую социалистическую державу. В нем не только были обозначены контуры здания будущего общества, но и названо главное звено коренных преобразований — создание крупной социалистической индустрии.

История доказала великую правоту ленинского предвидения. У нас в стране окончательно победил социализм. У нас создана мощная индустрия.

Одна из ее важных отраслей — автомобилестроение — сложилась по существу только после Октябрьской революции. Вспомним: в 1914 году единственный выпускавший автомобили Русско-Балтийский завод смог построить всего 140 машин. В наши дни — все заводы, вместе взятые, включая автобусные, каждые четыре календарных минуты дают стране семь автомобилей, а за четыре рабочих минуты — почти 15 автомобилей.

Передо мной цифры плана юбилейного года — завершающего года пятилет-

ки. Выпуск всех автомобилей намечается увеличить на 78 тысяч штук, или на 9,2 процента, и довести объем их производства до 922 тысяч. Из них грузовых 527,3 тысячи и легковых — 348 тысяч.

Мы привыкли к внушительным цифрам планов и статотчетов, точно оценивающим нашу действительность. Но и без них, на глаз можно определить ускорение темпов развития нашей автомобильной промышленности. Оно — во все увеличивающемся потоке автомобилей на улицах и дорогах страны, в новейших моделях, в силуэтах новых заводов.

Время меняет наше представление о грандиозности тех или иных дел. Сегодня нас не удивляет сообщение о строительстве крупнейшего в Европе комплекса автомобильных заводов на Каме, который должен выпускать 8—11-тонные трехосные дизельные грузовики. Это наши будни. А между тем живет еще целое поколение людей, для которых небывалым праздником была постройка первых десяти советских автомобилей в 1924 году. В самом деле, если мерить масштабами истории, это было совсем недавно. Но если сравнивать АМО-Ф-15 с теми машинами, которые сходят с конвейеров советских автозаводов сейчас, то от этих первенцев нас отделяет целая историческая эпоха.

Владимир Ильич мечтал о том, что «...общество объединенных рабочих заменит автомобилями очень большое количество рабочего скота в земледелии и в извозной промышленности».

После империалистической и гражданской войн, на 1 января 1921 года (тогда была проведена перепись) насчитывалось 21 434 автомобиля, из которых на ходу только 9772. Вдохнуть жизнь в остальные можно было только чудом, и такие чудеса, надо отдать им должное, делали русские шоферы и механики.

Можно считать, что и с 1917 по 1921 год ходовой парк не превышал 10 тысяч. А транспорт был очень нужен молодой республике. Прежде всего грузовой транспорт. Без него невозможно было наладить даже самые необходимые производственные связи, снабжение Красной Армии, отбивавшей одну за другой атаки контрреволюции и интервенции, обеспечить население продовольствием. Вот почему в это трудное время среди огромного множества каждодневно возникавших проблем рабоче-крестьянское правительство уделяло большое внимание и автомобильной проблеме.

Нам известен целый ряд ленинских документов, в которых решались актуальные вопросы тех дней и одновременно закладывались основы развития «автомобильного дела» в стране — автомобилестроения, сооружения дорог и организации транспорта. Подписанные В. И. Лениным или принятые по его инициативе декреты, постановления, распоряжения проникнуты глубокой убежденностью в успехе. Вспомним его посещение завода АМО в 1918 году. Предприятие переживало трудные дни становления. Шла гражданская война. Не хватало металла, топлива, электроэнергии. Рабочим предстояло сделать то, что оказалось не под силу фабрикантам. Как рассказывают очевидцы, после митинга к Ленину было много вопросов. Один из них, самый главный, задал старый кузнец, участник штурма Кремля в 1917 году: «Правда ли, что завод будет закрыт?» И Ленин ответил: «Через три, самое позднее через пять лет вы будете выпускать настоящие, наши, советские автомобили!»

В подписанном Лениным постановлении Совета Труда и Обороны от 14 сентября 1921 года сказано:

«В целях поддержания автотранспорта Республики на должной высоте путем организованного производства запасных частей к автомобилям и перехода к новому автостроению Совет Труда и Обороны постановил:

1. Признать работы подведомственных Главметаллу автомобильных предприятий имеющими чрезвычайную государственную важность...

2. Забронировать всех работников, ныне находящихся в объединении и работающих по прямой специальности, от всяких трудовых мобилизаций».

Ленинские документы, выступления проникнуты горячей уверенностью в возможности успешного развития автомобильного дела в стране, верой в неисчерпаемые силы рабочих, ставших хозяевами своей жизни.

Сбылись предначертания вождя нашей партии. Советский Союз стал крупной автомобильной державой. По производству грузовых автомобилей сегодня мы занимаем первое место в Европе и третье — в мире. Двадцать четыре завода строят и собирают автомобили разных марок и разного назначения, девять — выпускают мотоциклы, мотороллеры, мопеды, сотни предприятий обслуживают сегодня автомобильную и мотоциклетную промышленность.

Завод, которому путевку в жизнь дал Владимир Ильич, известен теперь всему миру. Это Московский ЗИЛ. А между «первым камнем» и этим «сегодня» советская автомобильная промышленность пережила, если можно так сказать, целую эпоху, прошла большой, нелегкий и славный путь. На этом пути были первые десять «наших, советских автомобилей» — десять полуторатонных грузовиков АМО, проехавших 7 ноября 1924 года во главе колонны демонстрантов по Красной площади. Были пятилетки, родившие автомобильные гиганты в Москве и Горьком. Были трудные фронтовые дороги, где советские автомобили выдержали жестокий экзамен. Были послевоенные годы, превратившие автомобилестроение в развитую по-современному отрасль индустрии.

Наши автомобили всегда отличались хорошими эксплуатационными качествами. Поговорите с шоферами-ветеранами, и узнаете, как неохотно они расставались с знаменитой трехтонкой ЗИС-5 или, позднее, с «Победой». Какую-то роль здесь играла, конечно, и привычка. Но бесспорно и то, что это действительно были для своего времени отличные во всех отношениях машины — надежные, удобные в управлении, обслуживании и ремонте. А возьмите ГАЗ-51, еще не снятый полностью с производства и сегодня. Он побил все рекорды автомобильного долголетия! Иногда можно услышать такие рассуждения: вот, мол, зарубежные фирмы, что ни год, то выдают новые модели. Что можно ответить? Во-первых, это не совсем верно — нередко за новое выдается незначительная модернизация. Во-вторых, далеко не все новое на поверку оказывается лучшим. И наконец, главное — за этим «новым», как правило, кроются рекламные соображения, диктуемые капиталистической конкуренцией.

У нас — другие критерии, в основе которых народнохозяйственная, государственная необходимость и целесообразность. Я имею в виду не только конструкцию, но и количественную сторону, и типаж, или ассортимент, автомобилей по грузоподъемности, вместимости, целевому назначению.

Последние годы, как вы знаете, в автомобилестроении характерны сменой ведущих моделей, повышением средней грузоподъемности машин, еще большей дифференциацией их по «профессиям», обновлением парка автобусов и легковых автомобилей, наконец, неуклонным общим ростом производства.

Посмотрите, как все взаимосвязано. По сравнению с 1960 годом объем промышленного производства в СССР вырос на 95 процентов, а капиталовложения в строительство — на 71 процент. Если, допустим, оставить неизменной структуру автомобильного парка, то потребовалось бы увеличить соответственно количество машин и водителей. Единственно верный путь здесь — повышение производительности труда на автомобильном транспорте. А ключ к решению этой задачи — в руках автомобилестроителей, в повышении средней, а с ней и общей грузоподъемности автомобильного парка.

Как это достигается? На смену 4-тонному ЗИЛ-164 пришел 5-тонный ЗИЛ-130, 2,5-тонный ГАЗ-51 уступает место своему преемнику 4-тонному ГАЗ-53, увеличивается производство МАЗов семейства «500», тоже более мощных, чем их предшественники МАЗ-200. Развивается производство прицепов и полуприцепов. Надо отдать должное автотранспортникам, все шире применяющим централизованные перевозки массовых грузов, планомерно организующим грузопотоки. Именно этот метод дает возможность эффективно использовать машины повышенной грузоподъемности.

Особое, и все более значительное место занимают сверхмощные автомобили. Сейчас к БелАЗу и Кременчугскому заводам присоединился завод в Могилеве. В Жодино, как вы знаете, построены опытные образцы 75-тонного самосвала БелАЗ-549, а на его базе автопоезда грузоподъемностью 120 тонн. Эти машины предназначены для крупных строек, добычи полезных ископаемых открытым способом.

Хочу сделать одно сравнение. Основных моделей грузовиков, способных пе-

За нашу Советскую Родину!



№ 4 - апрель - 1970
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года



Новая «Волга».

Фото О. Иванова (АПН)

ревозить более 2 тонн, у нас выпускается больше, чем в США. Но этого уже мало. В самое ближайшее время народному хозяйству потребуется большое количество автомобилей грузоподъемностью 8—16 тонн. Частично эта задача решается увеличением производства автомобилей большой грузоподъемности на Минском, Кременчугском и Уральском автозаводах, намечаемым производством автомобиля ЗИЛ-133 грузоподъемностью 8 тонн на Московском автозаводе им. Лихачева, а также выпуском грузовика для магистральных перевозок—МАЗ-516 с третьей, поддерживающей осью. Однако коренным образом проблема будет решаться строительством крупнейшего комплекса по производству дизельных автомобилей на Каме, в Набережных Челнах, которое уже начато.

Наряду с повышением средней грузоподъемности парка предстоит увеличить производство малотоннажных машин, потребность в которых растет, поскольку все время расширяется сфера обслуживания. Грузовые автомобили-фургоны на базе легковых автомобилей выпускаются Московским заводом имени Ленинского комсомола. На производстве таких автомобилей у нас специализирован Ульяновский автозавод. Сейчас им на помощь приходят заводы в Ереване и Ижевске.

Наша промышленность занимает ведущее место по производству автобусов. Здесь дело в принципиальном подходе к транспортным проблемам, в основе которого лежит сама социальная система. В нашем социалистическом хозяйстве упор делается на общественный транспорт. Дело не только и не столько в производственных возможностях, а в том, как разумнее удовлетворить интересы массы людей. Всем известно, какого высокого уровня достигло производство легковых автомобилей в США и других наиболее развитых капиталистических странах. Но посмотрите, что получается. Автомобиль из средства, приносящего человеку удобства, превращается там в свою противоположность. Города и в переносном и в буквальном смысле задыхаются от автомобилей. Все более острой становится проблема [illegible]янки, скорость движения неуклонно [illegible]дает, а атмосфера настолько заражена выхлопными газами, что серьезно угрожает здоровью людей. Я уж не говорю о тысячах жизней, уносимых дорожными катастрофами. Один за другим возникают проекты, авторы которых порой самыми диковинными средствами пытаются разрешить конфликт автомобиль—человек. Но все тщетно. Дело в природе конфликта.

Итак, общественный транспорт. Наши автомобилестроители вправе гордиться городским автобусом ЛиАЗ-677, который постепенно вытесняет старые модели. Он вместителен, удобен, быстроходен. Новые модели готовит и Львовский автобусный завод, где в начале прошлого года введен в строй еще один цех.

Отдавая предпочтение общественным видам пассажирского транспорта, мы нисколько не ущемляем интересов многих тысяч людей, которых принято называть автолюбителями и для многих из которых автомобиль не только средство передвижения, но и предмет лич[illegible] технического творчества. Свидетельство тому — неуклонный рост производства легковых машин.

В минувшем году было выпущено 293,6 тысячи легковых автомобилей. Набирает силы новое производство в Ижевске, запорожский «Коммунар» перешел на выпуск новой модели, совершенствует производство коллектив Московского автозавода имени Ленинского комсомола.

Эти предприятия и дальше будут наращивать мощности. Но главное, что ждет автолюбителей, — пуск завода в Тольятти. Его проектная производительность — 660 тысяч автомобилей в год. В эти юбилейные дни коллектив строителей и автозаводцев сдает в пуско-наладочные работы первую очередь предприятия.

Усилия нашего общества направлены на решение экономических задач, которые обеспечили бы наибольшее увеличение материальных благ для каждого человека.

Расширение производства легковых автомобилей предусматривает создание настоящей индустрии автомобильного сервиса.

Сейчас во всех республиках образованы управления по автотехническому обслуживанию, которые должны сосредоточить в своих руках службу сервиса, организовать предприятия, призванные помогать владельцам машин. Будут построены новые и реконструированы существующие станции технического обслуживания, сооружены гаражи, открытые и крытые стоянки для автомобилей, автозаправочные станции.

Прогресс автомобилестроения и значительный рост автомобильного парка поставил в повестку дня вопрос о строительстве новых автомагистралей с инженерными сооружениями, мостами, эстакадами, транспортными туннелями и подземными переходами.

В производстве автомобилей возросли требования к тому, что входит в понятие технической эстетики. Автомобилестроители стали больше думать об удобствах пассажиров и водителей. Пример тому — последние модели «Волги» и «Москвича», новые автобусы. Повышается общая культура производства на наших заводах.

Ежегодно советские автомобили вступают в соревнование с зарубежными на ярмарках и в салонах всего мира. Осенью прошедшего года жители Пловдива и гости традиционной ярмарки увидели «Волгу» модели «24». Этому автомобилю присуждена золотая медаль. И почти в то же время завоевал симпатии посетителей Лейпцигской ярмарки и золотую медаль наш грузовик «Урал-375».

К автомобилестроению непосредственно примыкает производство мотоциклов. Наряду с автомобилями и автобусами они стали неотъемлемой частью современного транспорта, в особенности на селе. Спрос на продукцию наших мотоциклетных заводов все возрастает. И в этом находит отражение неуклонный подъем народного благосостояния.

В минувшем году мотоциклетная промышленность выпустила 827 тысяч мотоциклов и мотороллеров и 602 тысячи мотовелосипедов и мопедов — почти полтора миллиона машин. Между тем до революции у нас не было ни одного мотоциклетного завода.

Советское мотоциклостроение сегодня — это крупные предприятия, оснащенные современным оборудованием с конвейерной сборкой не только машин, но их узлов и агрегатов.

Усилия мотоциклостроителей направлены прежде всего на увеличение производства тяжелых машин с колясками, которые пользуются наибольшим спросом. В этих целях ведется реконструкция Киевского и Ирбитского мотоциклетных заводов, которые должны поднять мощность более чем в два раза.

За последнее время намного сократился путь новых моделей от конструкторских бюро до сельских дорог и городских улиц. В юбилейном году два ведущих мотоциклетных завода — Ижевский и Ковровский — порадуют многочисленных мотолюбителей новинками — «ИЖ-Планета-3», «ИЖ-Юпитер-3» и «Восход-2».

* * *

Ленинский юбилей — не только славная дата, не только рубеж, отметивший ровно век со дня рождения основателя первого в мире социалистического государства. Этот юбилей всей своей сутью устремлен в будущее, он зовет вперед к настойчивому продолжению дела Ленина, выполнению его заветов.

Юбилейный год, завершающий пятилетку, начался под знаком ударного труда. Автомобилестроители по-особому ощущают ритм созидания. Идет бурное развитие экономики. Промышленность, сельское хозяйство, строительство, снабжение городов и сел, — все требует автомобилей, способных перевозить грузы и людей на большие и малые расстояния.

Успех в дальнейшем экономическом развитии страны зависит от темпов технического прогресса, который предопределяет и все возрастающие масштабы автомобилизации. Сейчас на всех автомобильных заводах новаторы производства, инициаторы прогрессивных начинаний ищут и находят пути повышения производительности труда, улучшения качества продукции, экономии.

Новые задачи встают перед автомобильной промышленностью. Они грандиознее вчерашних и требуют бо́льших усилий, бо́льшей энергии.

«На путях коммунистического строительства,— указывается в Тезисах ЦК КПСС «К 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина»,— нам предстоит, говоря ленинскими словами, громаднейшая работа, потребуется приложить труда много больше, чем до сих пор. Жизнь ставит новые задачи и проблемы, которые требуют глубокого изучения и творческих решений».

ОТ ЕДИНИЦ ДО МИЛЛИОНОВ

(См. 2—3 стр. вкладки)

20-е годы: НАМИ-1, «Руссобалт-С», АМО-Ф-15, Я-3, автобус АМО
Первые пятилетки: КИМ-10, ГАЗ-М-1, ЗИС-5, Я-5, ЗИС-16
Послевоенные пятилетки: «Москвич-401», ГАЗ-20 «Победа», ГАЗ-51, МАЗ-200, ЗИС-155
1970: «Москвич-412», ГАЗ-24 «Волга», ГАЗ-53А, МАЗ-500, ЛиАЗ-677

Кавалеры ордена Ленина



Конструктор

Несколько лет назад в одной из английских газет появилась фотография мощного автомобиля. А под ней — комментарий с выразительным заголовком: «Гигант выходит из степей».

Автомобиль НАМИ-076 был действительно гигантом. Но родился он не в степях, а в тихих лабораториях НАМИ, когда ожили сотни чертежей — плод работы большой группы конструкторов. И то, что поразило видавших виды англичан, было не случайным успехом, а логическим завершением работы коллектива советских инженеров, которым руководит Николай Иванович Коротоношко.

Итак, гигант вышел из НАМИ. Но один из главных его авторов — действительно уроженец степей. В кубанской станице Новоромановской прошло детство будущего конструктора Н. И. Коротоношко. Николай считался образованным: он окончил два класса начальной школы. Но пришли двадцатые годы, а с ними — новое слово «рабфак». В 1925 году Николай уезжает учиться в Краснодар, а затем в Москву.

...Его рабочий стол находится в конце конструкторского зала. Это большой зал, уставленный кульманами. Толстой стопкой лежат на краю стола фотографии автомобилей. Николай Иванович пришел в НАМИ, когда автомобильная промышленность страны только набирала скорость. Снежные просторы Сибири, пустыни Средней Азии и болотистые леса ждали новых машин, выносливых и экономичных. Вот уже тридцать семь лет участвует в создании таких машин Николай Иванович Коротоношко, руководитель лаборатории, главный конструктор по автомобилям высокой проходимости.

Еще в 1938 году он работал над первой в стране машиной с двумя ведущими осями, за ней последовали другие конструкции, среди которых был и знаменитый ныне «Урал-375». По своей проходимости он уступает гусеничным машинам только на предельно тяжелом бездорожье, а выносливость его исключительна. В 1968 году три «Урала-375» проделали путь от станции Большой Невер Забайкальской железной дороги через Якутск и Усть-Неру к морю Лаптевых. Больше месяца преодолевали снежную целину, 60-градусные морозы и метели и вышли победителями. «Урал-375» был одной из машин, за создание которых в 1966 году Николай Иванович и был награжден высшей правительственной наградой — орденом Ленина.

Они работают везде — на Чукотке и в Тюмени, в Казахстане и на Украине, в десятках стран разных континентов, — могучие советские машины. Они возят лес и строительные материалы, пробиваются сквозь пески и болота, работают в жару и морозы. В этих машинах — годы жизни Николая Ивановича Коротоношко. И еще не одна фотография ляжет на стол, стоящий в углу большой уставленной кульманами лаборатории.

В. СТАРЧЕВСКИЙ



Молодые солдаты, воспитанники Кировского завода, принимают воинскую присягу в тракторосборочном цехе.
Фото А. Войчука

НАСЛЕДНИКИ ВСЕВОБУЧА

Рождение Советских Вооруженных Сил, их героическая история неразрывно связаны с именем Владимира Ильича Ленина. Он создал военную программу пролетарской революции, учение о вооруженной защите социалистического Отечества. «Наш лозунг должен быть один — учиться военному делу настоящим образом» — это слова, сказанные В. И. Лениным 7 марта 1918 года на экстренном съезде РКП(б). Составной частью программы защиты социалистического Отечества является организация Всевобуча — массовой военной подготовки трудящихся.

Наше оборонное Общество, у истоков которого стоял В. И. Ленин, прошло большой и славный путь. Всевобуч, Осоавиахим, ДОСААФ — вехи на этом пути. Его можно проследить на примере Кировского (бывшего Путиловского) завода, на котором побывал наш корреспондент.

БАСТИОН РЕВОЛЮЦИИ

Весной 1918 года после подписания мирного договора с Германией на завод возвратилось немало путиловцев, которые в составе Красной гвардии сражались с контрреволюцией на Украине и на Дону. Вернулась и команда путиловского бронепоезда № 2 «Победа или смерть», участвовавшая во взятии Харькова, Павлограда, Екатеринослава, Полтавы, Ростова.

На заводе были напряженные дни. После митинга в 1917 году, на котором выступал В. И. Ленин, путиловцы обещали Ильичу создать зенитно-артиллерийскую часть. И они сдержали слово: Рабоче-Крестьянская Красная Армия пополнилась Путиловским Стальным артиллерийским дивизионом. В его составе были две автомобильные, две железнодорожные зенитные батареи и одна легкая полевая. Рабочие решили, что всю технику будут обслуживать бойцы, подготовленные на заводе.

Созданием Стального дивизиона путиловцы ответили на призыв вождя напрячь все силы для укрепления обороноспособности молодой Советской республики, учиться военному делу настоящим образом. На заводе широкий размах приняло всеобщее военное обучение рабочих. Были созданы курсы. Каждый день рабочие изучали устройство зенитных пушек, пулеметов, автомобилей «Уайт», которыми оснащался дивизион, проводили учебные стрельбы.

Летом 1918 года на Восточный фронт отправилась легкая полевая батарея. Вместе с ней ушло около 400 бойцов-путиловцев. А на предприятии уже формировались из числа рабочих, прошедших Всевобуч, новые батальоны. Они влились в 1-й красный рабоче-крестьянский Путиловский социалистический полк.

Для страны наступили тяжелые дни. Внутренняя контрреволюция и мировой империализм двинулись в крестовый поход на Советскую республику. В особенно тяжелом положении оказался Петроград. Войска Юденича, взяв Красное Село, Гатчину и Вырицу, вплотную подошли к городу. Нарвская застава, а вместе с ней и Путиловский завод, стали прифронтовой зоной.

В цехах повсюду появились воззвания: «Революция в опасности — все на защиту революции!» Отвечая на призыв Ильича, путиловцы увеличили выпуск оружия и снарядов. В шрапнельных мастерских ремонтировали автомобили и броневики, в лафетно-снарядной осваивали производство броневиков-вездеходов на гусеничном ходу — кегрессов, которым В. И. Ленин придавал большое значение. Из ворот завода ушли на фронт два бронепоезда.

И снова команды броневых машин комплектовались из путиловцев. В первую очередь бойцами становились коммунисты и комсомольцы, прошедшие на заводе военную подготовку. Владеть оружием учились все, даже женщины. Бастионом революции стал Путиловский завод.

Кончилась гражданская война. Путиловский переходил на мирные рельсы. Путиловцы были снова на фронте, фронте трудовом. Молодой республике, вставшей из разрухи, требовались металл, машины, станки. И рабочие завода, который стал теперь «Красным путиловцем», а затем Кировским, трудились с полным напряжением сил.

ПЛАМЯ НАД НЕВОЙ

В июле 1939 года рабочие Кировского завода торжественно отметили выпуск 125-тысячного трактора. Сбылась мечта В. И. Ленина о ста тысячах тракторов для сельского хозяйства страны. А кировцы уже готовились к производству новых, более мощных гусеничных машин. Завод выпускал к тому времени турбины, автомобили и другую крайне нужную народному хозяйству технику.

Но все ближе было дыхание войны. Кировцы чувствовали это по объемам заданий цехам танкостроителей. К 1941 году организация Осоавиахима на заводе насчитывала более пяти тысяч человек. Был создан отдел МПВО. В кружках и секциях молодые рабочие изучали устройство противогаза, правила светомаскировки, защиты от воздушного нападения.

Занятия шли по строгой программе. Члены Общества, объединенные в отряды, команды и группы, проводили в заводском тире учебные стрельбы, изучали топографию, устройство винтовки, пулемета. Большое внимание уделялось подготовке допризывников в цехах. Каждый молодой рабочий направлялся в заводской лагерь Осоавиахима. Здесь он проходил строевую подготовку, сдавал нормы на оборонные значки. К моменту призыва значкистами становились все юноши предприятия.

Очень популярны среди кировцев были в это время авиационный, автомобильный и мотоциклетный спорт. Сотни юношей и девушек завода выходили на старты соревнований, изучали в секциях правила вождения автомобиля, мотоцикла, трактора.

В первый же день войны тысячи рабочих — и тех, кто когда-то прошел военную подготовку во Всевобуче, и тех, кто воспитывался в Осоавиахиме, подали заявления с одной просьбой: направить на фронт. На заводе сформировался Кировский танковый батальон, который стал основой 121-й тяжелой танковой бригады. Здесь же родился один из полков, вошедший затем в состав 1-й Кировской дивизии. Около 15 тысяч рабочих, инженеров и служащих предприятия ушло в народное ополчение и партизанские бригады.

Начались тяжелые дни блокады. Большая часть завода была эвакуирована в Челябинск, а те, кто остался, днем и ночью не выходили из цехов. Каждый день из ворот Кировского металлургического направлялись на фронт тяжелые танки КВ. Фронт был совсем рядом — всего шесть трамвайных остановок от проходной. По традиции многие экипажи могучих машин комплектовались здесь же, в цехах. Ушли бить врага механики-водители Василий Игнатьев, Владимир Ляшко, Анатолий Терентьев и многие их товарищи.

Готовились к боям с фашистами и оставшиеся в цехах рабочие. Перед зданием завкома, на спортивных площадках, на берегу Финского залива — всюду после работы шли занятия по военному делу. До наступления темноты на дворе не умолкали команды.

Тяжелое испытание выпало на долю рабочих Кировского завода. И это испытание они с честью выдержали. Мощь их машин, грозную силу орудий, сделанных их руками, испытали на себе фашистские захватчики. В первых рядах защитников Родины сражались воспитанники Осоавиахима. Высокого звания Героя Советского Союза были удостоены кировцы слесарь Евгений Чистяков и токарь Михаил Баранов. Боевые награды заслужили многие другие рабочие завода.

КИРОВСКАЯ СТАЛЬ

Не узнать теперь Нарвской заставы. Широко раскинулся Кировский район, один из самых красивых и благоустроенных в Ленинграде. Годы изменили и облик четырежды орденоносного Кировского завода. Но остались прежними традиции коллектива металлургического гиганта — жить и работать по Ильичу.

Огромен вклад кировцев в народнохозяйственное строительство. Ныне завод выпускает самые мощные в мире тракторы К-700. «Степные богатыри» трудятся в сотнях колхозов и совхозов. Завод оснащает самыми мощными турбинами советские танкеры. Ленинский юбилей коллектив отмечает перевыполнением производственных заданий.

Крепки здесь революционные и боевые традиции. Наследники Всевобуча — молодые кировцы свято выполняют заветы Ильича об укреплении обороноспособности Родины, как выполняли эти заветы их отцы и деды. Досаафовская организация завода объединяет в своих рядах около 20 тысяч рабочих и служащих.

Каждый молодой кировец соревнуется за право служить в одной из трех подшефных частей, в том числе в Путиловско-Кировском полку, который ведет свою родословную от знаменитого Путиловского Стального артдивизиона, созданного на заводе по призыву В. И. Ленина. Командование знает, что кировцы дают отличное пополнение. Все юноши перед призывом проходят всестороннюю военную подготовку на заводском учебном пункте во Дворце культуры имени героя гражданской войны путиловца И. Газа — в том самом Дворце, где в 1941 году помещался мобилизационный пункт для народных ополченцев. Призывники не только получают одну из военно-технических специальностей, но и в течение месяца стажируются в подшефной части. Здесь их учителями становятся воины-кировцы.

Существует на заводе и еще одна замечательная традиция. Пройдя в части курс молодого бойца, кировцы возвращаются в свой цех, чтобы перед товарищами по труду, перед командирами принять воинскую присягу. Торжественны эти минуты. Убеленные сединами ветераны — те, кто пятьдесят лет назад с оружием в руках защищал молодую республику, и те, кто отстоял независимость и свободу своей страны в борьбе с фашистскими захватчиками, принимают клятву своих внуков и сыновей на верность Родине.

Что ж, ветераны могут с полным правом гордиться молодым поколением кировцев. Вот Анатолий Беляев. 15-летним пареньком пришел он на завод. После службы в армии вернулся в родной цех. С Беляевым связаны многие успехи в оборонно-спортивной работе на заводе. Долгое время он возглавлял досаафовскую организацию, а сейчас руководит самодеятельным спортивно-техническим клубом, является членом ЦК ДОСААФ. Это благодаря таким, как Беляев, инженер Смирнов, слесари Романовский и Тимофеев, оборонно-массовая и спортивная работа приобрела на заводе огромный размах. Сотни юношей и девушек занимаются сейчас на курсах трактористов, шоферов, мотоциклистов, радистов, аквалангистов, овладевают спортивным мастерством в многочисленных секциях. В распоряжении кировцев — отличная учебная и спортивная техника. Успехи досаафовцев предприятия отмечены высшей наградой Общества — Почетным знаком ДОСААФ СССР.

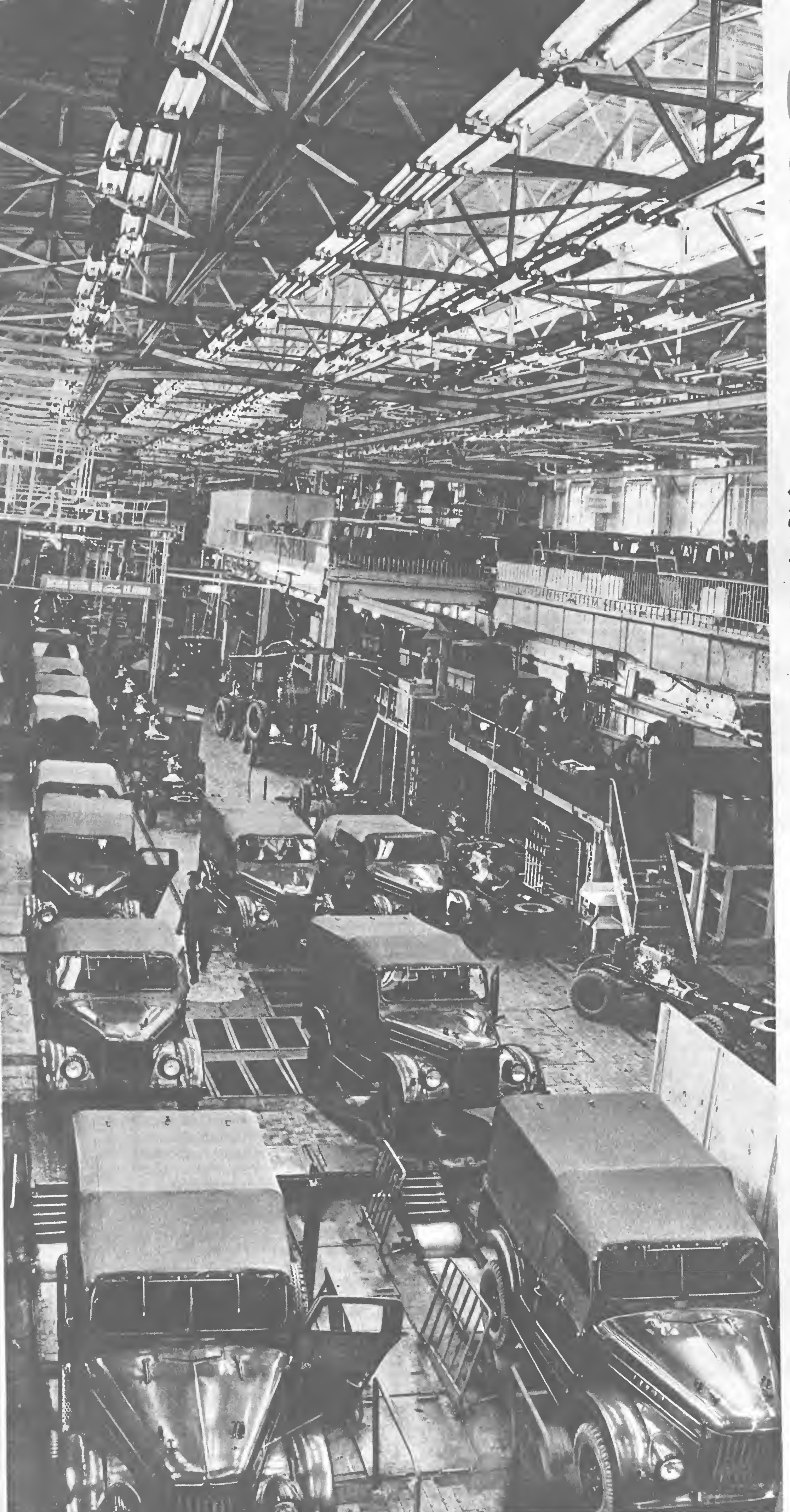
Кировская сталь. Эти слова уже давно стали синонимом непоколебимого мужества, героизма, преданности тружеников завода любимой Родине, заветам В. И. Ленина. Эти качества кировцев не раз проверялись в труде и в бою. Молодое поколение прославленного предприятия стремится достойно нести эстафету своих дедов и отцов.

Б. ЛОГИНОВ,
спецкор «За рулем»

Ленинград



Группа путиловцев — бойцов бронепоезда имени В. И. Ленина. В центре — комиссар И. Газа.



СЕМЬ ЗАВОДОВ НА ВОЛГЕ

УЛЬЯНОВСК

Границу города наш «Москвич» пересек поздним вечером. Мы еще не видели Мемориала, еще не любовались набережной Волги. Но уже чувствовалось во всем — мы на родине Ильича. Каждая улица, каждый дом готовились к празднику.

Утром мы едем на автозавод. Над его воротами широко развернула сталь[illegible] крылья чайка — эмблема УАЗа. Тыс[illegible] таких птиц разлетаются отсюда по всему миру на ульяновских машинах.

Мы видим сотни ГАЗ-69, грузовичков, фургонов и санитарных УАЗов, пока от проходной идем к заводоуправлению. Со сборки одна за другой выезжают скромные темно-зеленые, нарядные желтые и синие вездеходы, двигаются к площадкам готовой продукции.

Нас встречает нештатный корреспондент журнала на Ульяновском автозаводе Евгений Валерьевич Белокриницкий. Он уже беседовал с директором завода **Владимиром Алексеевичем ВОЛКОВЫМ** и попросил его рассказать о том, с чем коллектив пришел к ленинскому юбилею, заглянуть в завтрашний день завода. Вот запись этой беседы.

— Для земляков вождя достойная встреча 100-летия — задача особенно почетная, — говорит Владимир Алексеевич. — Но и вместе с тем сложная. Коллектив нашего завода еще в январе 1968 года выступил инициатором юбилейного соревнования среди промышленных предприятий Ульяновска. Тысячи автомобилестроителей решили досрочно выполнить задания пятилетнего плана. Для этого надо поднять производительность труда на 30—35 процентов и увеличить выпуск автомобилей (по сравнению с предшествующим пятилетием) в 1,6 раза.

Слово свое автозаводцы держат. Уже сейчас выпуск автомобилей увеличился в 1,6 раза. В фонд пятилетки с ее начала внесено 6,8 миллиона рублей условной экономии. Многие цехи и отделы у нас заслужили почетное звание «Коллектив коммунистического тру-

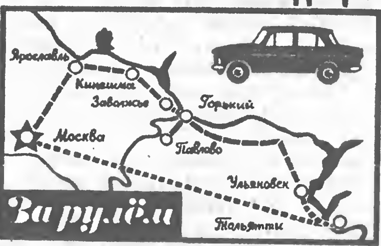
---

Продолжение (см. «За рулем», 1970, № 1, 2 и 3).

Главный конвейер Ульяновского автозавода.
Фото А. Овчинникова (ТАСС)

У автомобильной карты Родины

АВТОЭКСПЕДИЦИЯ



да». На УАЗе сейчас больше пяти тысяч ударников и около трехсот бригад и участков коммунистического труда. Более 1200 передовиков производства уже работают в счет 1971 года и около двух тысяч — в счет второй половины 1970 года. Это наш подарок к юбилею.

Очень популярно у нас движение за экономию на каждом рабочем месте, за выполнение бригадных организационно-технических планов, за использование личных производственных резервов. Активно проходит и соревнование за получение права на внутризаводской знак качества.

Каждый месяц на заводской площади загорается красная звезда и поднимается вымпел в честь цехов — победителей юбилейного соревнования.

— В нашем журнале уже сообщалось о новом автомобиле УАЗ-469. Расскажите, пожалуйста, как завод пришел к созданию этой модели.

— Для того чтобы ответить на этот вопрос, надо заглянуть в историю завода. Хотя ему от роду нет еще 30 лет, история его богата событиями.

Прежде всего, Ульяновский автомобильный — прямой потомок наших ветеранов — ЗИЛа и ГАЗа. Эвакуированное осенью 1941 года оборудование Московского автозавода стало основой материальной базы нашего предприятия. В первые послевоенные годы из Горького в Ульяновск было передано производство «полуторки» ГАЗ-ММ, а спустя несколько лет сюда же переехало производство «зеленых козликов» — ГАЗ-69 и ГАЗ-69А.

Вот тогда-то, в 1954—1955 годах и определилась специальность нашего завода — малотоннажные автомобили высокой проходимости. Первым стало семейство УАЗ-450 — грузовик с бортовой платформой и санитарный фургон. В их конструкции нашли применение многие узлы ГАЗ-69, что позволило быстро наладить производство, избежав существенной перестройки завода. Вагонная компоновка машины с колесной формулой 4×4 явилась тогда новинкой в мировом автостроении.

Сейчас завод выпускает автомобили семейства УАЗ-452 (тоже типа 4×4) и УАЗ-451М (4×2). У них более мощный двигатель (72 л. с.), четырехступенчатая коробка передач, раздаточная коробка улучшенной конструкции и усиленные ведущие мосты.

Одновременно мы готовимся к производству нового легкового автомобиля повышенной проходимости, который придет на смену ветерану ГАЗ-69. Коллектив конструкторов, испытателей и рабочих экспериментального цеха несколько лет работал над этой машиной. Много раз меняли форму кузова, опробовали не один вариант узлов силовой передачи и ходовой части. Конструктивные решения, заложенные в УАЗ-469, во многом оригинальны и ставят его в один ряд с лучшими образцами зарубежных машин этого класса. Сейчас идет технологическая подготовка к массовому производству, и в ближайшее время новый автомобиль выйдет на дороги страны.

— В середине прошлого года принято решение о реконструкции ряда автомобильных заводов. В какой степени этот документ повлияет на судьбу УАЗа?

— В ближайшие годы наш завод должен увеличить мощности по выпуску грузовиков в четыре раза, а по общему производству автомобилей в 1,8 раза. В течение трех лет строителям предстоит сдать новые механосборочный и прессово-кузовной корпуса, второй кузнечный цех, дополнительные площади получат инструментальный и экспериментальный цехи. Для подготовки кадров завод построит новое профессионально-техническое училище. Как представить себе это более наглядно? За три года в реконструкцию завода будет вложено столько средств, сколько затрачено за 27 предшествующих лет его истории.

Реконструкция предусматривает прогрессивную технологию, комплексную механизацию и автоматизацию. Введение новых площадей будет сопровождаться активным внедрением научной организации труда.

Впереди у нас, конечно, и много трудностей, связанных с быстрым ростом завода и его реконструкцией. Но мы уверены, что сумеем справиться с нашей главной задачей — значительного и быстрого увеличения выпуска автомобилей.

— Мы часто говорим: «Если бы это видел Ильич!» Чем же гордятся автомобилестроители Ульяновска, родины вождя?

— Нам известно, что в 1887 году, когда семья Ульяновых покидала Симбирск, в губернии было лишь несколько десятков маленьких фабрик и заводиков, причем половину из них составляли мельницы. А перед самой революцией наиболее крупным металлообрабатывающим предприятием был «Автомобильный завод Пузырева Ивана Петровича», на котором работало... 54 человека. В 1917 году этот «гигант индустрии» произвел 28 тонн чугунных отливок для деталей двухтактного лодочного мотора, а также ремонтировал примусы, велосипеды и кастрюли.

Сегодня Ульяновск — один из промышленных центров страны. Здесь, кроме автомобилей, производятся уникальные станки и автоматические выключатели, точнейшие приборы и стационарные малолитражные двигатели. Ульяновская область является поставщиком цемента и строительных материалов.

Вырос и УАЗ. Мы гордимся своим заводом. Рожденный в суровые годы Великой Отечественной войны, он стал крупным современным предприятием. Автомобили с маркой «УАЗ» очень популярны — их покупают в 60 странах мира. На заводе своими силами спроектирован, построен и успешно действует комплексно механизированный цех сборки автомобилей. Его основная рабочая лента протянулась почти на 200 метров. Подача на сборку рам, рессор, двигателей, мостов и колес осуществляется системой толкающих конвейеров с автоматическим адресованием. Благодаря их применению максимально используется объем здания — рабо-



После окончания Отечественной войны в Ульяновск из Горького было передано производство «полуторок».

та одновременно ведется на трех уровнях, и, кроме того, в цехе созданы подвесные склады кузовов и мостов, а в подвале — колес, рессор, радиаторов и двигателей.

Говоря об Ульяновском автомобильном, надо назвать еще два завода, находящихся в нашем городе, — моторный и «Автозапчасть». Оба они сейчас тоже переживают период реконструкции. В ближайшее время моторный завод начнет выпускать для наших автомобилей двигатели ГАЗ-21, которые пока делают в Заволжье. А завод «Автозапчасть» с пуском новых корпусов в несколько раз увеличит производство карданных валов, раздаточных коробок, других запасных деталей и узлов к нашим машинам.

Да, ульяновцам есть чем гордиться. 100-летие со дня рождения своего великого земляка они встречают хорошими трудовыми подарками.

Мы хотим рассказать читателям о людях славного коллектива Ульяновского автомобильного.

...Здесь тихо. И все-таки даже через стены слышно, как дышит цех. Иногда он врывается в комнату шумом и стуком — каждый раз, когда открывается дверь. На стене висят полотенца и черный рабочий халат хозяина комнаты — Константина Владимировича Калашникова. Он только что оттуда — из цеха. Собственно, это не совсем точно. Кабинет главного механика — частица цеха. И жизнь его — цех. И биография — завод, его послевоенная история.

В 1949 году, когда Константин Владимирович заканчивал автомеханический техникум при УАЗе, предприятие тоже только вставало на ноги. Родившийся в самые тяжелые дни сорок первого года, УАЗ вел массовое конвейерное производство «полуторок» ГАЗ-ММ. Но на смену шли уже новые модели. Строились новые цехи, завод расширялся, получал станки, прессы, автоматические линии. Ко всему этому Калашников имел самое прямое отношение. Ведь на плечах ремонтников (он связан с этой службой все время) не только заботы о восстановлении и своевременном «лечении» заводского оборудования. Без них не обходится ни одно новое строительство, ни одна реконструкция. Монтаж и наладка нового оборудования (кое-что им подчас приходится изготовлять самим) — тоже дело ремонтников.

— Здесь нужна высокая квалификация и универсальность, — говорит Константин Владимирович. — От нас зависит, как будут работать новые станки или прессы. Мы должны предвидеть, когда нужно заменить деталь, которая «состарилась» или «устала», поддерживать станочный парк завода в «форме».

Сейчас на заводе создан специальный ремонтный фонд основных узлов уникальных станков и молотов. Бригады ремонтников по строгому графику заменяют детали. Причем делается это в праздничные и выходные дни, так что замена никак не мешает выполнению программы.

Двадцатилетний труд Калашникова, вклад его в развитие завода отмечен орденом Ленина. Вместе с Константином Владимировичем мы идем по цехам. Нас ждут здесь новые встречи. По пути Калашников рассказывает нам о людях, об их достижениях. Эта тема близка ему— ведь он член парткома завода.

Служба главного механика сейчас взаимодействует со многими автомобильными предприятиями страны. У одних ульяновцы учатся — на Горьковском автозаводе, ЗИЛе, заводе имени Ленинского комсомола. У других ульяновцы сами в шефах, как, например, у Ереванского автозавода.

На УАЗе (мы видели это уже у его волжских собратьев) профессия автостроителя становится наследственной. У пенсионера В. А. Слободнюка, который и поныне трудится в цехе шасси, на заводе трое сыновей, работала здесь и дочь. Другую такую семью мы встретили в кузнице.

Лучший кузнец области (есть такое звание) Борис Яковлевич Кострыгин — на Ульяновском автомобильном уже двадцать лет. А в день, когда мы встретились, его шестнадцатилетний сын Дима, тоже работающий в кузнечном цехе, получал первую зарплату.

У Бориса Яковлевича большая семья. Сам он родом из Приморского края, из Уссурийска, бывший «ремесленник». Не сразу стал кузнецом, не сразу попал на самый сложный участок тяжелых молотов. Свободная ковка требует не просто мастерства — артистизма. Он «лепит» из куска металла деталь, порой очень сложную, и весящую вдобавок более тонны. Достаточно увидеть эту работу, чтобы понять — здесь требуется уменье представить себе в куске металла то, чем он должен стать, увлечься процессом этого превращения, чувствовать, как свои руки, трехтонный молот.

Таким видит свой труд кузнец Кострыгин, кавалер ордена Трудового Красного Знамени. Не раз избирали его членом райкома партии в Засвияжском районе, членом цехового партийного бюро.

...Мы снова на заводском дворе. Навстречу катит новенький санитарный УАЗ. Свои первые километры он делает под управлением старейшего водителя-испытателя завода П. Ф. Белова. Знакомство происходит в машине.

— Я ведь и в войну на «санитарках» ездил, — говорит Павел Федорович.

С самого начала он оказался в ее пекле — под Вязьмой. Война застала деревенского парня в родном совхозе, в Ульяновской области. Машину, на которой он работал шофером, направили на фронт. Белов, как и все, рвался на передовую. Под Наро-Фоминском формировали автомобильный полк для отправки в осажденный Ленинград. Он не попал. Ему досталась скромная работ[а] перевозить раненых и санитарные [гру]зы. Четыреста километров от Вязьмы до Москвы за грузом и — по санитарным пунктам. Он говорит об этом тихо. На передовой не был, в боях не участвовал.

— А случалось попадать под бомбежку?

— Да, «мессершмитты» поливали очередями, ездили мы с ними наперегонки. Там главное было, чтобы не попал в колеса. Колеса целы — уйдешь.

Он говорит об этом так же спокойно и медленно. Но все-таки, с «мессершмиттами» наперегонки — это же не тихая работа. Полтора месяца Белов «шоферил» в Вязьме. И это были как раз те дни, когда город бомбили непрерывно, почти целиком разрушили. Он помнит сбитого немецкого летчика, который был удивлен тем, что его сбили в Вязьме: «мы считали, что города уже нет». Белов помнит раскиданные железнодорожные составы, горящие вагоны с боеприпасами и раненых, раненых.

Он возил санитарные грузы и кро[вь] для раненых со складов на передовую [по]д Ржев, Великие Луки. Под бомбежкой, наперегонки с немецкими самолетами, сутками не отпускал руль. Сегодня Павел Федорович испытывает санитарные машины на Ульяновском автомобильном заводе. Спокойно, точно, как всегда. О чем он думает на дорогах в зеленом УАЗе? Что вспоминает?

Он лучший водитель области. Самая хорошая машина, самые четкие записи, самый большой километраж...

Наши встречи с ульяновскими автомобилестроителями подходят к концу. Впереди — последний пункт волжского маршрута — город Тольятти, строительство Волжского автомобильного завода.

Последний вечер в Ульяновске. Улицы украшены флагами, транспарантами. Яркие колонны молодежи стекаются к центру.

Особенно торжественно у памятника В. И. Ленину. Ульяновские комсомольцы пришли сюда, чтобы отметить 50-летие областной организации ВЛКСМ. Четким строем поднимался на трибуны необычный отряд. Это были пожилые люди. Нарядные и взволнованные, шли они по площади. Первые комсомольцы Ульяновска, собравшиеся со всей страны. Они помнят этот город еще Симбирском.

Тот вечер был согрет песнями, огнями факельного шествия, аплодисментами на площади. Ульяновский комсомол у памятника Ленину рапортовал о своих делах. Сегодня, когда мы подводим итоги автоэкспедиции по заводам на Волге, все ульяновцы рапортуют о своих успехах, вместе со всем советским народом торжественно встречают знаменательный день столетия со дня рождения своего великого земляка. И в числе первых, кто достойно пришел к этому дню, — Ульяновский автомобильный завод, его замечательные люди.

А. БРОДСКИЙ, Н. СЕМИНА,
спецкоры «За рулем»

Ульяновск



Скоро на смену ГАЗ-69 придет новая модель, УАЗ-469, которая сейчас проходит всесторонние испытания.

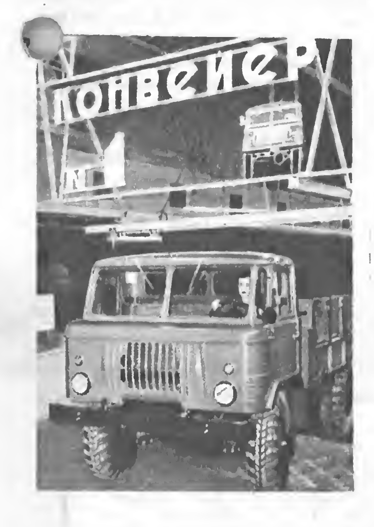
В ЮБИЛЕЙНОМ ГОДУ СО ЗНАКОМ КАЧЕСТВА



Этот автомобиль появился семь лет назад — в 1963 году — и сразу снискал добрую славу. ГАЗ-66 принадлежит к числу лучших машин повышенной проходимости. И не только у нас в стране, но и за рубежом.

Мощный 115-сильный восьмицилиндровый двигатель, гидровакуумный усилитель тормозов, гидроусилитель руля, привод на все оси (колесная формула 4×4), централизованная система изменения давления в шинах в соответствии с дорожными условиями, рессорная подвеска с телескопическими амортизаторами — вот далеко не полный перечень современных агрегатов и систем, примененных на ГАЗ-66. И главное в том, что их характеристики, габариты, вес подобраны в таком удачном сочетании, что образовали органичный комплекс, отличающийся очень высокими эксплуатационными показателями.

Расположение центра тяжести, база и колея колес, рационально подобранное распределение веса по осям, большой запас мощности искусно сбалансированы в этой машине. ГАЗ-66 способен работать в любых дорожных условиях — снег, песок, крутые подъемы и спуски, броды —



ГАЗ-66 — автомобиль, отмеченный Государственным знаком качества.

Фото В. Войтенко (ТАСС)

все это ему по силам. Высокая проходимость подкрепляется большой надежностью и долговечностью. Семилетняя эксплуатация автомобилей ГАЗ-66 показала, что и в этом отношении они принадлежат к числу лучших современных конструкций.

За эти достоинства грузовик ГАЗ-66 первым в канун юбилея отмечен Государственным знаком качества. С 3 января на кабине каждого ГАЗ-66 устанавливается эмблема с изображением знака. Мы поздравляем коллектив Горьковского автозавода с большим успехом.

120-ТОННЫЙ БОГАТЫРЬ

И еще один подарок в юбилейном году. Испытывается автомобиль, подобный которому не выходил даже отсюда, из цехов завода в Жодино, на родине гигантских самосвалов. БелАЗ-549В — дальнейшее развитие семейства сверхтяжелых карьерных самосвалов, родоначальником которого явился 70-тонный БелАЗ-549 (см. «За рулем», 1970, № 2).

Новая машина Белорусского автозавода настолько велика, что трудно найти какой-либо эталон для сравнения. Четырнадцать метров в длину, более пяти в ширину и четыре с половиной в высоту. 120 тонн грунта, камня или сыпучего груза — на такую нагрузку рассчитан БелАЗ-549В — тягач с самосвальным полуприцепом. Собственный вес машины составляет 78 тонн, так что полный вес тягача с прицепом и грузом приближается к 200 тоннам. Мощность двигателя базовой модели «549» уже оказалась недостаточной, и на тягаче взамен тра-



диционного дизеля впервые в стране установлена газовая турбина мощностью 1200 л. с. Если учесть, что за рубежом газотурбинный двигатель применялся на грузовых автомобилях лишь в опытном порядке, то надо оценить БелАЗ-549В как передовую и оригинальную конструкцию.

Полностью использовать все возможности нового типа двигателя поможет система электротрансмиссии с тяговым генератором и «мотор-колесами». Несмотря на солидный вес новый БелАЗ довольно быстроходен — он развивает до 60 км/час. Усилитель руля и мощные тормоза делают автомобиль очень послушным.

СТРЕМИТЕЛЬНЫЕ ЛЕНТЫ ДОРОГ

Высокими темпами идет строительство и реконструкция дорог в юбилейном году. Каждая республика, каждая область и район стремятся ввести в строй новые магистрали и организовать автомобильное движение по новым маршрутам.

Особенно интенсивно строят дороги на степных просторах Казахстана. Здесь все областные центры уже связаны между собой дорогами с твердыми покрытиями. А сейчас на автомобиле можно проехать из Павлодара в Новосибирскую, Омскую, Карагандинскую области, в Алтайский край. Один из интереснейших маршрутов проходит вдоль канала Иртыш — Караганда. В настоящее время строится новая дорога Целиноград — Джалтыр — Атбасар — Есиль. По ней можно попасть в Карагандинскую, Кокчетавскую и Кустанайскую области. Отсюда хорошая дорога ведет на Урал в город Челябинск.

От Алма-Аты начинается крупнейшая в Средней Азии автомагистраль, идущая через Фрунзе в Ташкент.

В Киргизии автотуристы получили полную возможность побывать в замечательных горных районах. Можно проехать от Фрунзе до Оша, объехать вокруг озеро Иссык-Куль, а из Пржевальска попасть в Каркару и из Нарына в Кенеаз. Недавно здесь сдана в эксплуатацию дорога Талас — урочище Беш-Таш. Сейчас дорожники Киргизии строят дорогу Чаткал — Ойнок, пролегающую по живописной местности на высоте более 3 тысяч метров над уровнем моря.

Крупным центром пересечения автомобильных дорог стала столица Узбекистана Ташкент. Здесь открывается автомобильное движение по дороге Ташкент—Аральское море. А отсюда можно проехать через Иргиз и Актюбинск до города Уральска.

В недалеком будущем современная автомобильная дорога пройдет через пустыню Кара-Кумы, соединив города Ашхабад, Дарваз и Ташауз.

Так обстоит дело с новыми автомобильными маршрутами на юго-востоке нашей страны.

Новости, события, факты

А что же делается в Сибири? Вот Красноярский край, где по новому плану сеть дорог свяжет многие отдаленные районы с крупными городами. В числе намечаемых к строительству автомагистралей: Енисейск — Красноярск — Абакан — Кызыл и Ачинск — Мажалык. Отдельные участки магистралей уже пригодны для автомобильного движения как в сторону Мариинска, так и в сторону Нижнеудинска. Предполагается реконструировать также дороги Канск — Троицк, Заозерный — Агинское и др.

Заканчивается строительство ряда дорог на Урале: Орск — Медногорск, Оренбург — Шарлык. Продолжается строительство дорог Бузулук — Бугуруслан, Оренбург — Соль-Илецк и ряда других.

Большой интерес для туристов представляет дорога Краснодар — Джубга. О ведущихся здесь работах журнал уже писал (1969, № 1). С вводом ее в эксплуатацию путь от Краснодара до Сочи сократится почти на 150 километров.

Пройдя по живописным берегам строящегося Краснодарского водохранилища, дорога выйдет к курорту Горячий ключ, пересечет Главный Кавказский хребет и соединится на побережье с Черноморской автомобильной дорогой.

Автомобилисты ждут новые маршруты.

ЯНИС САРС — ПОБЕДИТЕЛЬ КОНКУРСА МОЛОДЫХ ШОФЕРОВ

Зимой он водит автобус, а осенью и весной, в разгар полевых работ, садится за руль трактора. И за что бы ни брался Янис Сарс — все делает с душой, умело. Оттого и производительность труда у него высокая, и техника работает безотказно.



Янис Сарс — шофер 1-го класса совхоза «Айнажи» (Латвийская ССР). «Человек с золотыми руками», — говорят о нем товарищи. Янис — постоянный участник и неоднократный победитель автомобильных состязаний, которые регулярно устраиваются в совхозе.

В минувшем году Янис Сарс стал победителем на Всесоюзном конкурсе молодых шоферов. Он же — обладатель республиканского приза «Янтарное колесо».

Фото С. Данилова (ТАСС)

СЛУШАЯ ИЛЬИЧА

Этот день я запомнил на всю жизнь. 28 июня 1918 года. В автомобильных мастерских АМО выступил Владимир Ильич Ленин. Между рабочими еще с утра шли разговоры о том, что он приедет. И вот зовут на митинг. Идем сплошным потоком, прижимаясь друг к другу. Каждому хочется поближе увидеть, получше услышать вождя трудящихся. К нам пришли рабочие всего Симоновского подрайона. Собрались в просторной столярной на втором этаже кузовного цеха.

Митинг открыл амовец Д. Гольцев. Сначала с докладом о гражданской войне выступил Б. Волин, представитель районного комитета большевистской партии. Слушали его внимательно. Однако было заметно, что люди неспокойны — так бывает, когда с нетерпением чего-то ждут. Вдруг смотрим, в президиуме произошло движение, все встали. Вперед вышел невысокого роста человек. Многие из нас, особенно кто впервые видел Ленина, не сразу узнали его: очень уж показался он нам простым.

Последующую минуту трудно описать. Цех зааплодировал, наполнился гулом приветственных возгласов. У трибуны сразу стало тесно.

Овация длилась долго. Ленин не выдержал, поднял руку, в которой держал карманные часы, и, когда наступила тишина, начал речь. Слово в слово я, конечно, речь не запомнил, но главный смысл, как и все, понял и запомнил хорошо.

Владимир Ильич говорил о гражданской войне, о тяжелом положении молодой республики, о мобилизации сил на борьбу с разрухой и голодом. А в том, как и что он говорил, была уверенность в победе Советской власти. И вот эта ленинская уверенность запомнилась мне прежде всего. Владимир Ильич призывал рабочих АМО к сплоченности, организованности и дисциплине, чтобы мы, работая в тылу, не забывали о тех, кто находится в Красной Армии, сражается на фронтах гражданской войны. Он говорил о том, что стране нужен транспорт, нужны машины, трактора... И все поняли, что эти слова обращены к нам, амовцам.

Владимиру Ильичу снова аплодировали. А потом рабочие окружили его, и посыпались вопросы — политические и самые обыденные, бытовые. Ленин отвечал на все, терпеливо разъяснял, сам расспрашивал, шутил. А когда пришло время расставаться, Владимир Ильич еще раз с уверенностью сказал, что рабочие и крестьяне России, взявшие власть в свои руки, отстоят дело социалистической революции.

Простившись, он уехал. А мы еще долго не расходились. Ленинские слова глубоко взволновали каждого. Поднялось настроение, окрепла вера в свои силы.

Это я испытал на себе. После встречи с Ильичем мне многое стало более понятно, сил, словно бы, прибавилось. Ведь тогда многие рабочие, в том числе и я, были людьми малограмотными, в политике несведущими. В империалистическую войну я — солдат, потом в составе команды слесарей, токарей, шоферов, механиков, знакомых с автомобильным делом, попал в авторемонтные мастерские братьев Рябушинских. Здесь и застал меня Октябрь.

Месяц за месяцем крепла наша вера в Советскую власть, в будущее нашей Родины. И первым, кто вселил эту веру, был Владимир Ильич Ленин.

С того незабываемого дня, когда я слушал речь вождя, прошло более пятидесяти лет. То, о чем тогда мечтал Владимир Ильич, свершилось.

Амовцы выполнили указания Ленина. Первое время продолжался ремонт старых и трофейных машин, а затем, когда появился опыт, стали думать о собственных конструкциях. Владимир Ильич продолжал интересоваться заводом, проявляя особую заботу о рабочих АМО, помогал становлению автопромышленности. Уже 7 ноября 1924 года по Красной площади прошли первые десять автомобилей АМО-Ф-15, наши, советские. Теперь, когда наша промышленность выпускает ежегодно сотни тысяч первоклассных машин, все автомобилисты знают, что история ее началась именно с того дня, и у колыбели ее стоял Владимир Ильич Ленин.

На фасаде одного из зданий ЗИЛа укреплена мемориальная доска, на которой золотом начертано, что здесь 28 июня 1918 года перед рабочими АМО выступал Ильич. На знамени завода — два ордена Ленина и орден Трудового

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Кадры с Международной фотовыставки (в Москве), посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, из Центрального архива кинофотодокументов и АПН.



Отряд красногвардейцев у Смольного.
Музей Революции

Революционные дни на Украине. Киев. 1917 год.
Архив УССР

Красногвардейцы на Красной площади в Москве. 1917 год.
Центральный архив кинофотодокументов



Красного Знамени — свидетельство заслуг коллектива. 5 ноября 1956 года неподалеку от того места, где проходил в 1918 году митинг амовцев, воздвигнут памятник В. И. Ленину. У его подножия всегда живые цветы.

Я проработал на автозаводе имени Лихачева слесарем-жестянщиком сорок лет, и вот десять лет уже на пенсии. Здесь, можно сказать, прошла моя жизнь. Потому связей с родным заводом не порываю. Всегда интересно узнать, как осваивают новую модификацию автомобиля, как вообще идут дела у друзей.

В честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина коллектив завода взял на себя повышенные обязательства. По инициативе прессовщицы К. Артемовой более 12 тысяч человек обязались завершить личную пятилетку к 7 ноября 1970 года, а полторы тысячи автозаводцев рапортуют о выполнении пятилетки к 22 апреля!

Иногда я останавливаюсь у проходной, когда идет смена. Смотрю на зиловцев — среди них очень много молодых людей. И я вспоминаю свою молодость. Так же вот мы спешили в цех, такое же чувство удовлетворения, рабочей гордости испытывали после трудового дня. Одним словом, нынешнее поколение автозаводцев напоминает мне ребят со старой Симоновки. Но много в них и непохожего. Они отличаются от своих отцов и дедов так же, наверное, как нынешние красавцы ЗИЛы от первых, нам тогда тоже казавшихся красавцами АМО. Все законно. Время, наше советское время неуклонно идет вперед.

К. АГАПОВ,
кадровый рабочий ЗИЛа, пенсионер

Место находки— Керчь



Ленинский «Роллс-ройс» до реставрации.
Фото из личного архива Г. Ф. Аристархова.

Перелистывая майский номер журнала «За рулем» за 1969 год, я обратил внимание на цветную вкладку, где художник изобразил несколько автомобилей, на которых в разное время ездил Владимир Ильич Ленин. Среди них есть и рисунок известного теперь миллионам советских граждан «Роллс-ройса». Этот автомобиль одиннадцать лет как установлен в Центральном музее В. И. Ленина. Но, вероятно, не многим читателям известно, что тридцать лет назад именно эту машину можно было увидеть на трудных дорогах Крыма. О своей встрече с ленинским автомобилем мне рассказал Георгий Федорович Аристархов — водитель с 1915 года.

В начале 1935 года Крымскому областному комитету союза работников рыбной промышленности был передан из московского правительственного гаража автомобиль марки «Роллс-ройс». Положение с техникой тогда еще было неважное, так что старый автомобиль считался по тому времени хорошим. Госавтоинспекция присвоила ему номер КТ-30-23 и прописала «на местожительство» в город Керчь.

К несчастью, шофер, работавший на автомобиле, летом 1937 года попал в аварию. Машина была сильно разбита. Комиссия, осмотрев автомобиль, заключила: ремонтировать нецелесообразно, и потому решили его списать. Но один из опытных шоферов обкома профсоюза Георгий Аристархов взялся восстановить «Роллс-ройс». По его настоянию для ремонта выделили небольшие средства.

После ремонта Г. Аристархов работал на автомобиле около двух лет. Проехал на нем по многим дорогам Крыма.

Во время одной из таких поездок машину увидел сотрудник Центрального музея В. И. Ленина. Оказывается, он давно уже разыскивал автомобиль, объездил много городов, и безуспешно. И тогда еще он не был полностью уверен, что перед ним тот самый «Роллс-ройс». Поэтому через некоторое время музей попросил выслать фотоснимки «Роллс-ройса». Там фотографии сличили со снимками автомобиля В. И. Ленина. Они совпали. Кроме того, по фотографии автомобиль опознали старые водители гаража Совета Народных Комиссаров.

Наконец, в Керчь снова приехали сотрудники музея. Они внимательно осмотрели автомобиль. Номер двигателя — 207, число цилиндров — 6, диаметр цилиндров — 114 мм, словом, все технические характеристики соответствовали инвентарным описям. Так была установлена подлинность автомобиля, на котором ездил В. И. Ленин.

— Когда я узнал, чью машину водил, — вспоминает Георгий Федорович, — я очень был взволнован. И как жаль было мне расставаться с ней, когда пришло распоряжение отправить машину в Москву. Сам пригнал автомобиль на железнодорожную станцию, помог погрузить на платформу.

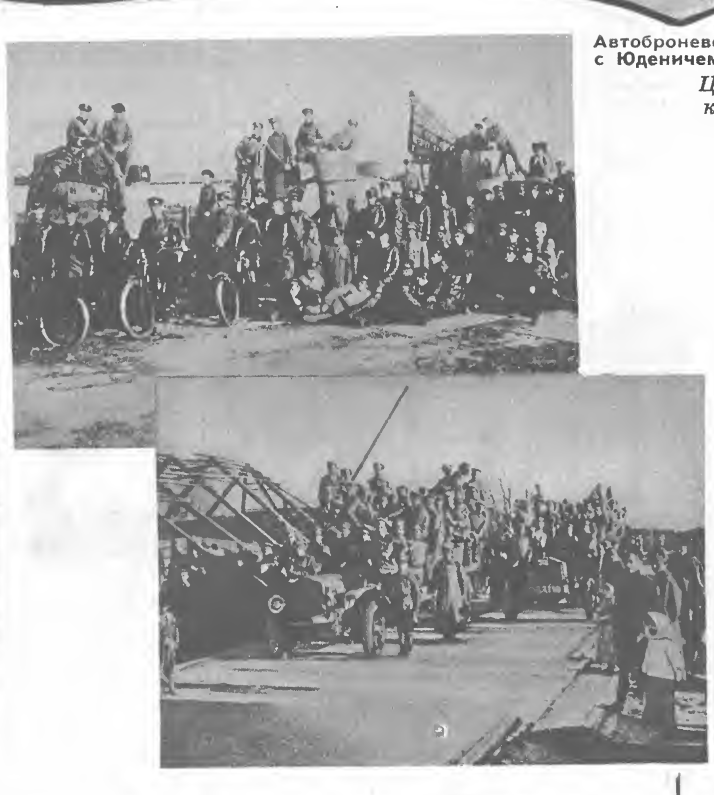
— Я горжусь, что мне довелось водить автомобиль Ленина, — сказал Георгий Федорович. Горжусь, что в какой-то мере помог сохранить эту дорогую реликвию...

Автомобиль долгое время находился в Доме-музее в Горках, а в 1959 году работники автозавода имени Лихачева полностью реставрировали ленинский «Роллс-ройс». Он приобрел точно такой же вид, как при жизни Ильича.

И вот, проехав по Красной площади, по улицам Москвы, исторический автомобиль был установлен в Центральном музее В. И. Ленина на вечное хранение.

г. Севастополь **С. МИХАЙЛОВ,**
капитан милиции

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ



Автоброневой отряд по борьбе с Юденичем. 1919 год.
Центральный архив кинофотодокументов

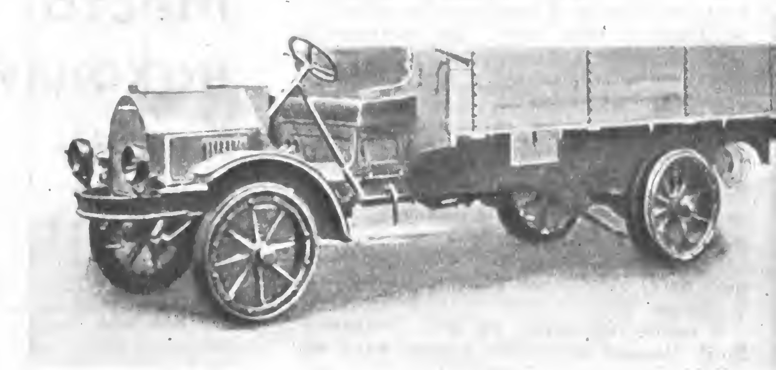
Первые солдатские депутаты отправляются на съезд.
Фото П. Дембицкого



Первый советский автосборочный завод. 1929 год.
Фото М. Альперта

НАЧАЛО БИОГРАФИИ

„УАЙТ" 3-х тонный,
восстановленный ЦУГАЗ'ом.



Так выглядела трехтонка «Уайт-АМО».

Первые советские автомобильные двигатели назывались «Уайт-АМО». В апреле 1921 года, готовясь отметить начало их производства и годовщину со дня открытия курсов автомехаников, коллектив завода послал приглашение В. И. Ленину:

«Многоуважаемый Владимир Ильич! Первый государственный автомобильный завод поздравляет Вас с первым в нашей республике выпуском двигателей системы «Уайт» и радиаторов ФИАТ и просит Вас пожаловать 7-го апреля в 13 часов дня на наш завод для участия в празднестве по этому случаю. Одновременно с этим завод празднует годовщину со дня основания курсов автомобильных механиков и надеется, что Ваше присутствие даст новые силы как в производстве, так и в учебной работе автокурсов.

Председатель завкома — Смирнов».

Чрезвычайная занятость не позволила В. И. Ленину приехать на завод, и он ответил на приглашение поздравительной телефонограммой. Вот ее текст:

«Завкому и всем рабочим 1-го государственного автомобильного завода.

Многоуважаемые товарищи! Я получил от председателя вашего завкома тов. Смирнова сообщение о выпуске двигателей и приглашение на праздник 7.IV.

Поздравляю вас, товарищи, с успехом работы и с годовщиной курсов автомобильных механиков. От всей души желаю бодрой работы, которая, несомненно, принесет дальнейшие успехи. Особенно велико значение ваших успехов с точки зрения всей массы рабочих и крестьян, ибо развитие производства двигателей, при обилии в России нефти, обещает возможность поставить дело снабжения дешевыми и практичными двигателями крестьянского хозяйства. Во что бы то ни стало надо добиться еще и еще успехов в деле производства двигателей.

Лучшие пожелания и коммунистический привет».

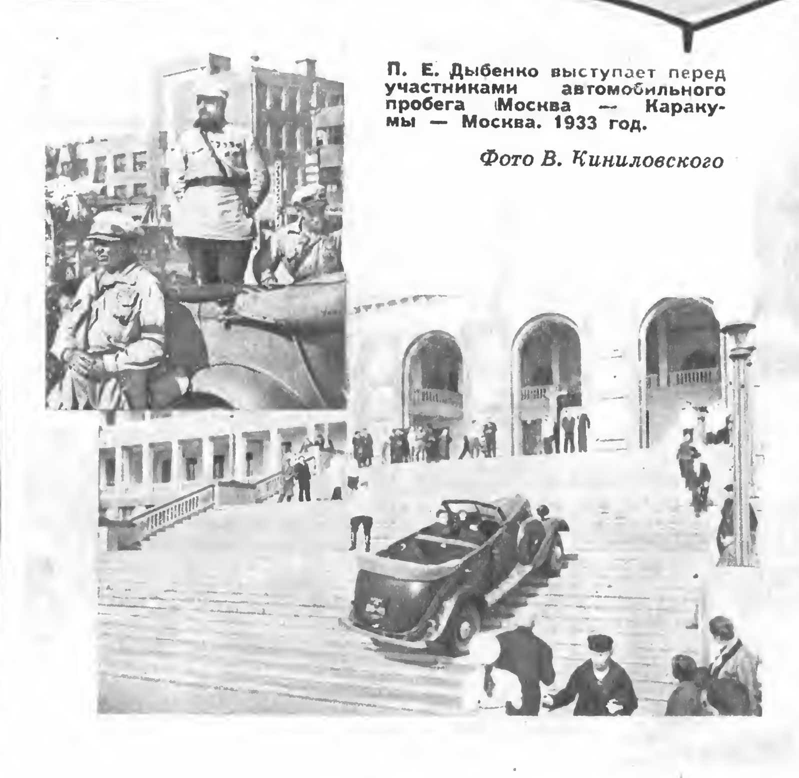
ЛЕН

Эта известная многим телефонограмма окрылила амовцев. Несмотря на трудности со снабжением, нехватку металла, отсутствие необходимых станков, они продолжали работу. Верили — придет время, и на месте нескольких недостроенных цехов поднимется современный

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

П. Е. Дыбенко выступает перед участниками автомобильного пробега (Москва — Каракумы — Москва. 1933 год.

Фото В. Киниловского



Опытный образец автомобиля ГАЗ-11-40. 1941 год.

Фото Н. Добровольского

На одном из заводов. Москва. 1944 год.

Фото Н. Ситникова



завод, где будут делать советские автомобили.

Каждый, даже малый, шаг отечественного автостроения отмечен был в те годы заботой вождя партии об автоделе, о его развитии. Сегодня мы рассказываем о некоторых новых фактах из биографии того же завода АМО — завода, биография которого началась с ленинского напутствия.

В октябре 1918 года в Москву, на еще не достроенный завод начали поступать с фронта разбитые трехтонные грузовики «Уайт». В 1919 году он получил от военного ведомства 250 этих трехтонок. Автомобили предстояло восстановить. Машины эти по тем временам считались довольно хорошими. Но у двигателей был серьезный недостаток — часто лопались нижние крышки шатунов. Американцы почему-то делали их из бронзы. Потерявший связь с валом шатун вызывал, как правило, полное разрушение блока и картера двигателя. Такие аварии надолго выводили из строя десятки нужных стране машин. Запасных частей для «уайтов» уже не оставалось, и поэтому для ремонта грузовиков на заводе АМО была организована отливка и механическая обработка блоков и картеров. Дело это оказалось трудным: чертежей не было, работу пришлось выполнять по натуре.

Более 300 отлитых блоков пришлось забраковать на разных стадиях механической обработки, прежде чем удалось получить хорошие результаты. От старых моторов использовались только шатуны (конечно, с новыми стальными крышками), коленчатые и распределительные валы. Было освоено производство водяных и масляных насосов, спроектирован новый, более рациональной конструкции радиатор типа ФИАТ с удачным креплением к раме. Даже карбюраторы типа «Зенит» для этих двигателей начали изготовлять у себя — на 4-м государственном автомобильном заводе в Москве — бывшей фабрике Ильина.

Четырехцилиндровые двигатели «Уайт-АМО» мощностью 30 л. с. при 1400 об/мин выпускались в Москве до 1924 года. Их устанавливали на отремонтированные грузовики и дрезины.

Одновременно с мотором завод освоил второй крупный узел трехтонки — коробку передач. Ее фактически пришлось заново конструировать. Коробка «Уайта» отличалась сложностью устройства: четыре передачи вперед, из которых третья была прямой, а четвертая повышающей, но даже при полной нагрузке водители пользовались в основном четвертой передачей. При этом возникали излишние нагрузки на шестерни и подшипники. Амовцы сделали четырехступенчатую коробку с четвертой прямой передачей.

Нельзя забывать о невероятно трудных условиях работы на заводе в то время. Да и само это дело оказалось совершенно новым для большинства специалистов. В тяжелые двадцатые годы не было и базы для такого начинания. Экспериментальная, например, состояла из... одного грузовика. Тем не менее люди горячо взялись за работу. И ни один узел, ни одна ответственная деталь не шли в серийное производство без предварительных испытаний на этой опытной машине. Кроме того, на заводе уже были небольшие лаборатории для проверки химических и механических свойств материалов.

В 1923 году заместитель управляющего ЦУГАЗом (Центральным управлением государственными автомобильными заводами) С. О. Макаровский писал в журнале «Мотор»: «Таким образом, завод естественным порядком втянулся в работу по восстановлению «Уайт» в 3 тонны, видя в перспективе этого восстановления постройку «Уайтов» полностью.— И далее: ...все детали грузовика изготовляются, главным образом, из русских материалов, причем специальные стали завод получил частично от Ижорского завода в 1917—1918 гг., а в последние годы получает специальные стали от завода «Электросталь».

В 1922 году был выпущен 51 грузовик «Уайт-АМО», а за первые пять месяцев 1923 года — еще 54 автомобиля и 18 двигателей для автодрезин. В 1924 году был спроектирован автобусный кузов и построено пять автобусов на шасси «Уайт-АМО».

В 1923 году два автомобиля «Уайт», капитально отремонтированные заводом АМО, приняли участие во Всероссийском испытательном пробеге пятнадцати грузовых автомобилей по маршруту Москва — Вышний Волочек — Москва (629 километров). Один из четырех призов жюри пробега присудило грузовику «Уайт-АМО». Его средняя скорость составила 19 км/час, а расход бензина и масла равнялся соответственно 57,7 и 3,8 литра на 100 километров пути.

Это были первые успехи.

В. БЕЛЯЕВ



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ



На марше зенитные ракеты.
Фото Е. Удовиченко

Морские ворота Украины.
Фото О. Сайко



Кавалеры ордена Ленина

Военный водитель

Этого стройного сухощавого человека знает и стар и млад. Утром, когда он спешит к своему рабочему столу в поселковый Совет, его встречает школьная детвора. Звонкие голоса: «Здравствуйте, дядя Ваня!» Он приветливо машет рукой, желает отличных оценок. Пожилые люди по старой русской традиции кланяются. Он отвечает тем же.

В небольшом уютном кабинете, неторопливо сняв пальто, принимается за работу. Вот уже двенадцать лет Иван Игнатьевич Крюков — бессменный председатель Дарасунского поселкового Совета (это в Читинской области). Дел всегда хватает. Сегодня это заботы по благоустройству поселка, завтра — ремонт школы или проводы молодых односельчан на службу в Советскую Армию. Приходят к нему люди со своими нуждами, предложениями. Надо внимательно выслушать каждого, принять верное решение. И забот районного масштаба у него немало. Крюков — член райкома партии, депутат райсовета. А если в какие-то минуты ему самому или кому-то из товарищей приходится туговато, Иван Игнатьевич обычно вспоминает фронтовые дороги, бессонные ночи, бомбежки и обстрелы. «Вот тогда действительно было трудно, а это разве трудности!..»

Ему, бывшему шоферу 15-го отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона, есть что вспомнить. Где только не побывал Иван Крюков со своим автомобилем, доставляя переправочные средства к рекам, которые форсировали наши войска! Тот, кто строил переправы или передвигался по ним, знает: ни днем ни ночью не прекращались тут бомбовые и артиллерийские удары, ни на один час не смолкал бой. Сколько мужества и находчивости требовалось от понтонеров! Нередко Крюков оставлял автомобиль и становился мотористом катера, буксирующего паромы. Так было и в ту осень на Днепре.

Наши войска захватили небольшой плацдарм на западном берегу. Гитлеровцы пытались их выбить. Нужно было как можно быстрее переправить подкрепление. Не прекращался артиллерийско-минометный и пулеметный огонь, непрерывно рвались бомбы. Иван Крюков по нескольку суток не смыкал глаз, ночами водил на своем катере паромы через клокочущий Днепр. Во время очередного рейса один из катеров был потоплен, и паром с танками понесло по течению. Крюков на своем катере бросился вдогонку за паромом, взял его на буксир и оба парома привел к западному берегу. А потом, чтобы ускорить переправу войск и грузов, он стал буксировать по два парома сразу.

От Днепра путь шофера пролег до берегов Эльбы. А 24 июня 1945 года старший сержант Крюков в составе сводного полка 1-го Украинского фронта принял участие в Параде Победы на Красной площади в Москве.

...По праздничным дням или когда Иван Игнатьевич собирается на очередную встречу со школьниками, он надевает свой парадный костюм. Грудь ветерана украшают высшая награда Родины — орден Ленина, Золотая Звезда Героя, орден Красной Звезды и медали.

Н. КИРИЛЛОВ, подполковник



МАРШ

Кому из нас не знакомо это праздничное утро! Гуляет по столице кумачовый ветер. Торжественная тишина на Красной площади, перезвон курантов Спасской башни, Гимн Советского Союза, артиллерийские залпы — увертюра праздничного парада войск. И вот в четком строю движутся они мимо Мавзолея В. И. Ленина.

Сколько бы ни повторялась картина парада, мы всякий раз в эти минуты обращаемся к светлому образу Владимира Ильича. Созданные в огне революционных битв В. И. Лениным и Коммунистической партией наши Вооруженные Силы с честью пронесли свои боевые знамена через все испытания и разгромили врагов социалистического отечества. Более полувека зорко охраняют они покой и счастье страны Советов, мир на земле. За это время наша армия совершила гигантский скачок от «трехдюймовки» до



Эти новейшие боевые машины, сочетающие качества танка и бронетранспортера, находятся сегодня на вооружении в мотострелковых войсках.



Бронированные крепости, способные двигаться по бездорожью, вести сокрушительный огонь,— таковы современные советские танки.

МАВЗОЛЕЮ

межконтинентальных ракет, от тачанки до современного танка, от конницы до бронетранспортеров.

...Мы хорошо представляем себе это мгновенье, когда после секундной паузы на параде грохотом могучих моторов взрывается тишина и одна за другой на брусчатку Красной площади выкатываются колонны боевых машин. Идут к Мавзолею подразделения бронированных вездеходов, бронетранспортеры с мощным вооружением, могучие танки, реактивные установки. А за ними — ракетные самоходки, гусеничные и колесные машины, несущие грозные стратегические ракеты. Сегодня — это обычное оружие нашей армии, которым предстоит овладеть тебе, будущий воин.

Фотокорреспондент журнала В. Ширшов запечатлел в день ноябрьского парада боевую технику на марше к Красной площади, к Мавзолею.



Такие ракеты пришли на смену «трехдюймовкам» и шрапнели.



Могучие бронетранспортеры — потомки славных броневиков, носивших гордые имена «Враг капитала», «Боец революции», «Лейтенант Шмидт».

Идут пусковые установки ПТУРС. Они могут двигаться по суше и по воде.



Статью о развитии советской автомобильной промышленности читайте на стр. 2

ОТ ЕДИНИЦ

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

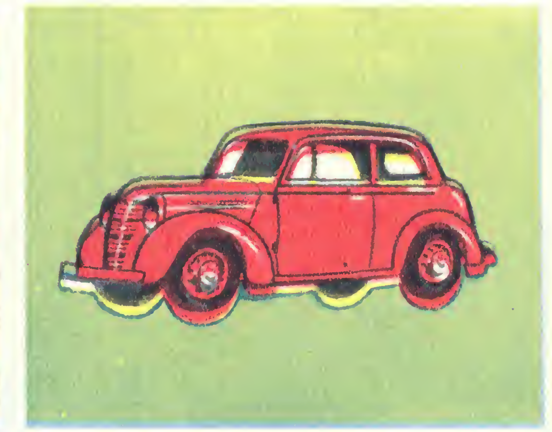


20-е ГОДЫ





ПЕРВЫЕ ПЯТИЛЕТКИ





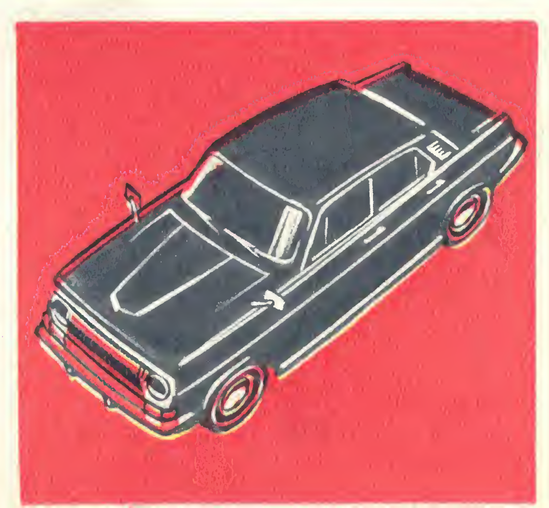
ПОСЛЕВОЕННЫЕ ПЯТИЛЕТКИ



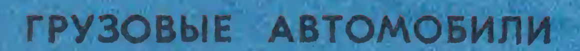


1970





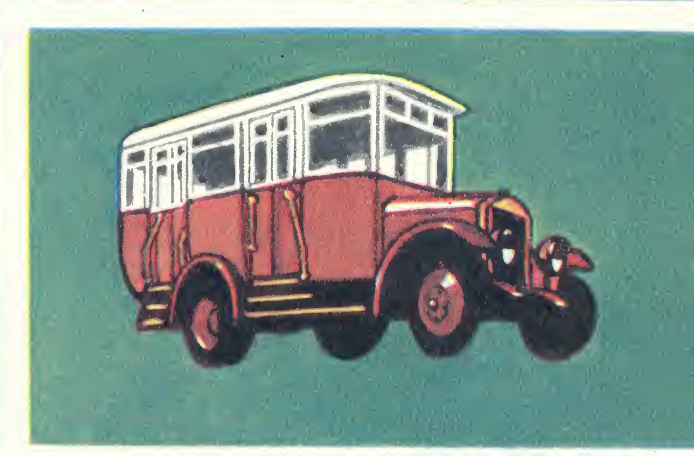
ДО МИЛЛИОНОВ



АВТОБУСЫ





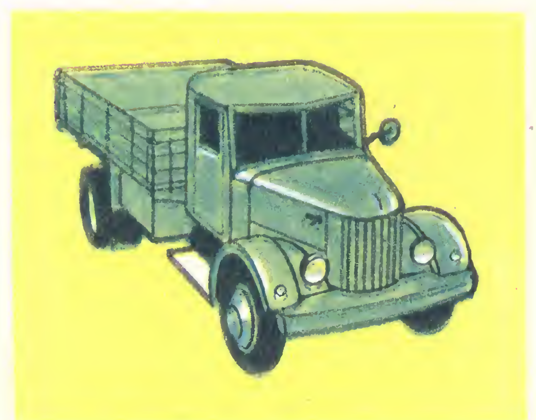


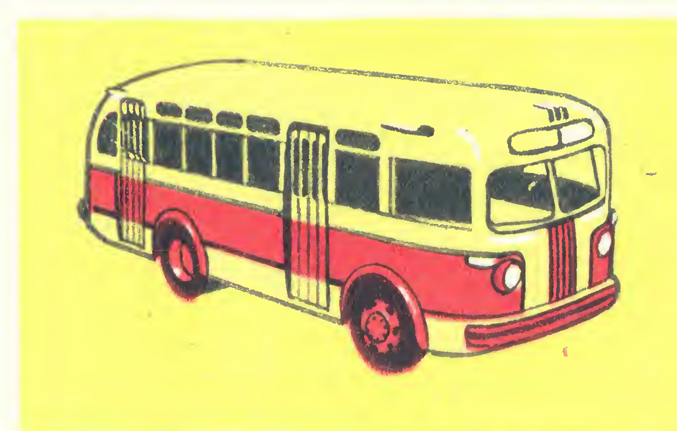


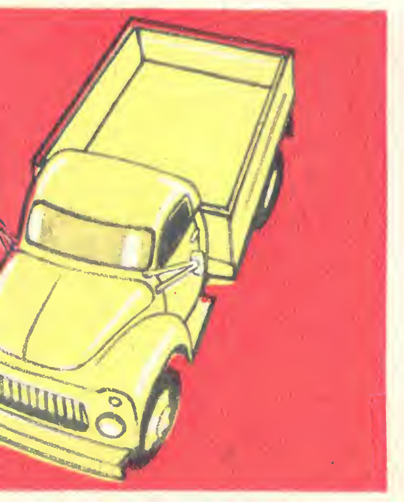


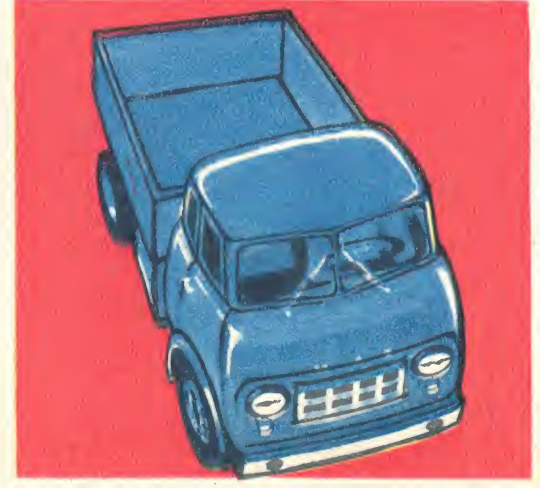


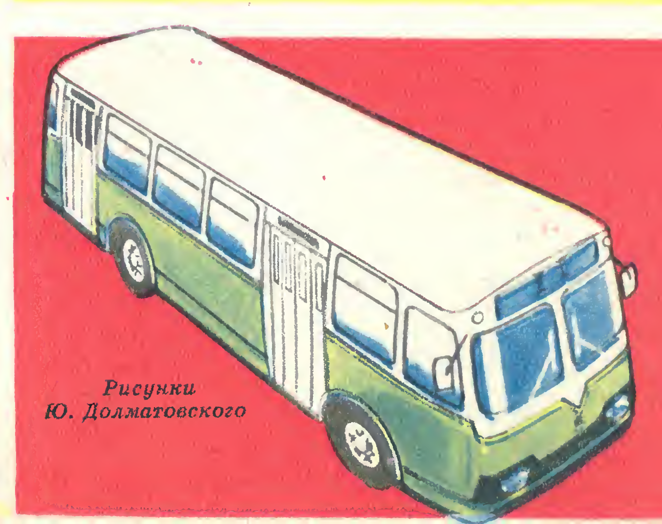




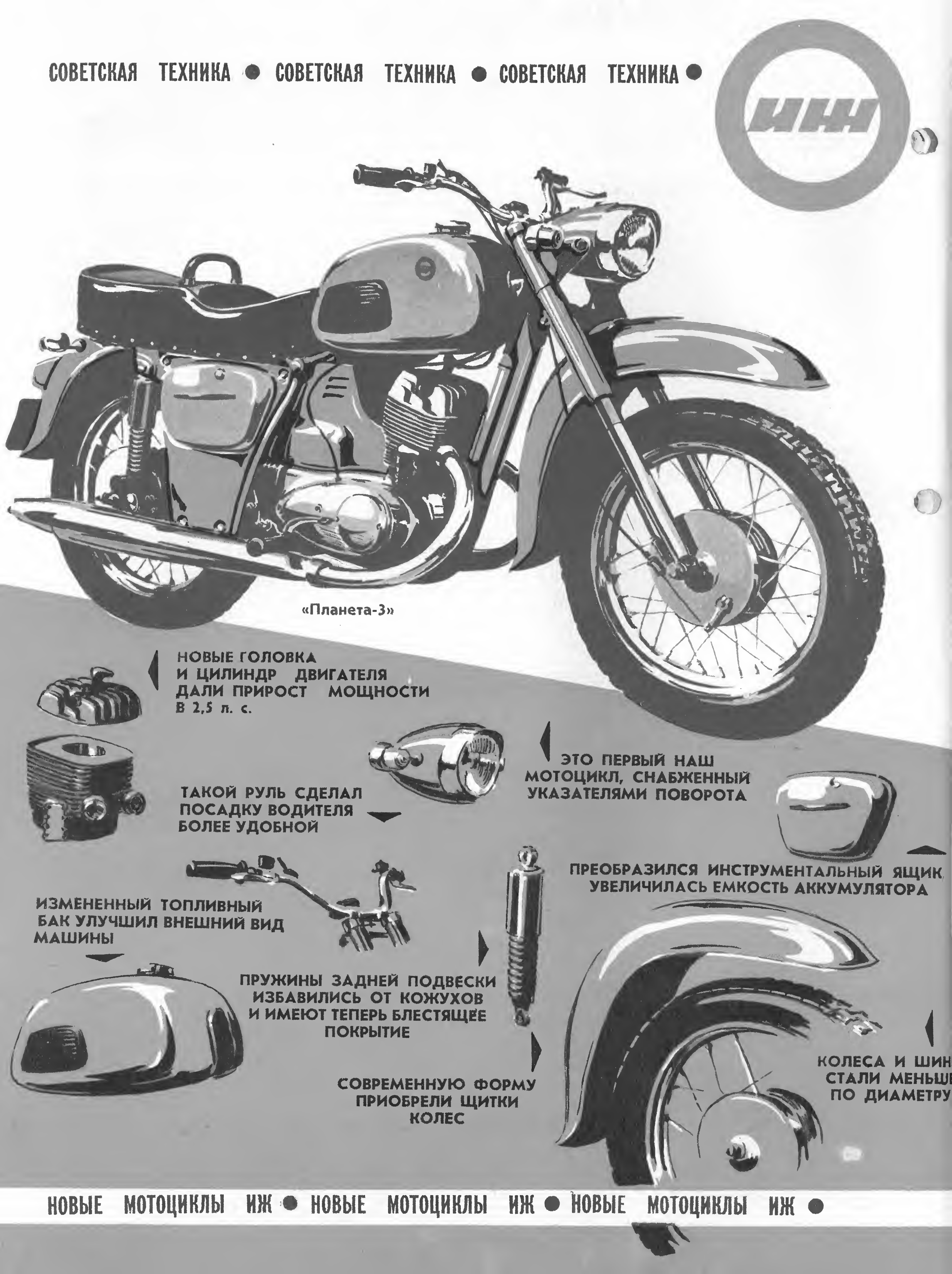








Рисунки Ю. Долматовского


СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА ● СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА ● СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА ●
«Планета-3»
НОВЫЕ ГОЛОВКА И ЦИЛИНДР ДВИГАТЕЛЯ ДАЛИ ПРИРОСТ МОЩНОСТИ В 2,5 л. с.
ЭТО ПЕРВЫЙ НАШ МОТОЦИКЛ, СНАБЖЕННЫЙ УКАЗАТЕЛЯМИ ПОВОРОТА
ТАКОЙ РУЛЬ СДЕЛАЛ ПОСАДКУ ВОДИТЕЛЯ БОЛЕЕ УДОБНОЙ
ПРЕОБРАЗИЛСЯ ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЙ ЯЩИК, УВЕЛИЧИЛАСЬ ЕМКОСТЬ АККУМУЛЯТОРА
ИЗМЕНЕННЫЙ ТОПЛИВНЫЙ БАК УЛУЧШИЛ ВНЕШНИЙ ВИД МАШИНЫ
ПРУЖИНЫ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ ИЗБАВИЛИСЬ ОТ КОЖУХОВ И ИМЕЮТ ТЕПЕРЬ БЛЕСТЯЩЕЕ ПОКРЫТИЕ
КОЛЕСА И ШИН
СТАЛИ МЕНЬШЕ
ПО ДИАМЕТРУ
СОВРЕМЕННУЮ ФОРМУ ПРИОБРЕЛИ ЩИТКИ КОЛЕС
НОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ ИЖ ● НОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ ИЖ ● НОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ ИЖ ●

Год ленинского юбилея вся страна отмечает трудовыми подарками. Перевыполняются планы, осваиваются новые производственные мощности, развертывается выпуск новых конструкций.

Пионер отечественного мотоциклостроения Ижевский завод в нынешнем году даст первую партию более совершенных «планет» и «юпитеров». Они унаследовали от предшественников вместе с именем большинство тех деталей и узлов, благодаря которым ИЖи приобрели репутацию надежных и долговечных машин. В то же время на новых моделях ощутимо больше мощность двигателя, заметно удобнее управление, они значительно лучше выглядят. И, словно желая подчеркнуть, что новое, третье по счету, поколение «планет» и «юпитеров» ушло далеко вперед от своих предшественников, ижевцы изменили даже заводскую эмблему.

Сегодня заместитель начальника конструкторского бюро Ижевского машиностроительного завода А. Д. Первой представляет эти новые модели. В последующих номерах журнала мы более подробно познакомим читателей с устройством новых узлов и деталей мотоцикла, расскажем об особенностях их эксплуатации и взаимозаменяемости деталей, сообщим о сроках начала серийного производства.

ТРЕТЬЕ ПОКОЛЕНИЕ

Мотоциклы «ИЖ-Юпитер» наш завод выпускает с 1961 года. В следующем, 1962-м, появился «ИЖ-Планета», который, по существу, представлял собой несколько модернизированный ИЖ-56. В 1966 году получили путевку в жизнь «ИЖ-Планета-2» с двигателем увеличенной мощности (с 13 до 15,5 л. с.) и «ИЖ-Юпитер-2». У обеих моделей был улучшен внешний вид, повышена надежность, они стали удобнее. Как и прежде, у них была унифицированная экипажная часть, и различались они в основном двигателями.

Разрабатывая новые «Планету» и «Юпитер», мы стремились, чтобы третье поколение наших традиционных моделей не только отличалось более высокими эксплуатационными показателями, но и выглядело наряднее, современнее. Внешнее оформление узлов мотоцикла и бокового прицепа выполнено с учетом их назначения и подчинено единому композиционному замыслу.

Вероятно, знатоки ИЖей с первого взгляда отметят фонари указателей поворота, которыми раньше не оборудовались отечественные мотоциклы. Их светотехнические параметры отвечают всем международным требованиям, а сама конструкция и крепление таковы, что сигналы указателей хорошо различимы с любой стороны. Полупроводниковое реле указателей заключено в герметичный корпус и расположено внутри фары (с левой стороны).

Современный, я бы сказал, модный вид придают мотоциклу топливный бак и щитки колес. Благодаря применению колес и шин размером 3,50—18 (вместо прежних 3,25—19) машина стала выглядеть менее массивной. Изменена форма и инструментальных ящиков. Под крышкой левого ящика, кстати, находится аккумулятор ЗМТР-10 увеличенной (против старого ЗМТ-6) емкости.

По единодушному мнению мотоциклистов, хромированные детали (примененные в разумных пределах) украшают машину. Поэтому у амортизатора задней подвески теперь нет кожуха пружин, а сами они хромированы. Задняя подвеска стала мягче — она вступает в работу даже при незначительном ходе колеса. В то же время, благодаря дополнительной пружине отбоя значительно уменьшились стуки при обратном ходе колеса.

Передняя вилка внешне не изменилась, но ход ее увеличен на 20 мм. В результате ездить на мотоцикле стало приятнее. Этому, кстати, немало способствует и измененная форма руля. Руки и туловище водителя находятся в более естественном положении, он меньше утомляется.

Небольшим, в общем, но очень эффективным изменениям подверглись двигатели. Мощность «ИЖ-Планеты-3» возросла до 18 л. с., а «ИЖ-Юпитера-3» — до 25 л. с. Этого удалось достичь в основном изменением каналов и фаз газораспределения, увеличением степени сжатия. При этом благодаря удачно подобранной форме камеры сгорания двигатели работают на том же бензине (А-72), что и прежние моторы. Карбюраторы сохранены без изменений.

Для лучшего охлаждения более форсированных двигателей на головках цилиндров ребра расположены веерообразно (расходятся по направлению к переднему колесу), а у «ИЖ-Планеты-3» еще и увеличено оребрение.

Модернизация коснулась также трансмиссии. Теперь коробки передач обеих моделей унифицированы — у них одинаковые, принятые на «Юпитере», передаточные числа (а следовательно, и шестерни), двуплечая педаль переключения, внутренний барабан сцепления, установленный на подшипнике качения.

Надо сказать, что несмотря на все нововведения в двигателях, трансмиссии и экипажной части вес мотоциклов остался неизменным.

Возросшая мощность сказалась на максимальной скорости, которая у обеих машин (в том числе и у «Юпитера» с коляской) повышена на 10 км/час. Расход же горючего остался прежним.

Мы надеемся, что новые мотоциклы понравятся владельцам и продолжат добрые традиции предшественников.

А. ПЕРВОЙ,
заместитель начальника КБ
Машиностроительного завода

г. Ижевск

Художник И. Зайцев

Кавалеры ордена Ленина



Водитель

В кабинете начальника Оршанской автоколонны 2404 Б. И. Нагорского раздался телефонный звонок. Прораб на строительстве жилых домов в одном из районов города сообщал, что шоферы, работающие с экскаваторщиками, могут закончить раньше срока подготовку котлованов под три многоквартирных дома. Для этого потребуется дополнительно один грузовик. Под конец прораб сказал:

— Очень прошу, пришлите завтра Селицкого.

Начальник автоколонны улыбнулся. Это была похвала. Приятно было услышать ее от строителей; вот и им уже известны фамилии лучших водителей. Вспомнился Нагорскому такой случай. Вечером, в конце недели из строительного треста передали: на станцию прибыл груз, который надо срочно вывезти. Начальник колонны заглянул в диспетчерскую.

— Есть работа на весь выходной,— без предисловий сказал он.

Водители, их было в комнате человек десять, переглянулись. Но заминка длилась недолго. Вызвался Вацлав Антонович Селицкий:

— Посылайте меня, Борис Иванович.

Тогда никто в автохозяйстве так и не узнал, что в то воскресенье шофер собирался отметить день своего рождения и что семейный праздник родные и друзья справили без него.

Впрочем, с днем рождения у Селицкого связано еще одно воспоминание. Было это на фронте. Часть, в которой он служил, одной из первых вышла на нашу государственную границу. Среди отличившихся в бою был и артиллерист Селицкий. Вечером, в полковой землянке командир части вручил ему медаль «За отвагу».

Товарищи поздравили его. И тогда Вацлав сказал:

— Сегодня у меня сразу два праздника: получение награды и день рождения.

Друзья стали выкладывать из вещмешков и ранцев нехитрую снедь. Кто-то поставил рядом фляжку с запасом спиртного. Но сесть за праздничный стол никто не успел: раздалась команда «К орудиям!» Свое двадцатилетие солдат Селицкий отпраздновал в бою под грохот артиллерийской канонады.

Вернулся артиллерист с фронта с боевыми наградами. Грудь его украшали орден Славы III степени и медали.

Орша, его родной город, лежала в развалинах. Вот тогда-то и решил солдат: он будет строить. Это передний край трудового фронта. Вскоре Вацлав Антонович приобрел специальность шофера.

С тех пор бывший фронтовик не выпускает из рук руля. Высшей наградой — орденом Ленина отмечен безупречный труд водителя. А не так давно ему было присвоено почетное звание «Заслуженный шофер Белоруссии». Есть у него еще один, скромный значок — шоферская награда «За работу без аварий» I степени — свидетельство водительского мастерства и трудолюбия.

М. БУРЫЙ

г. Орша



Современная транспортная развязка в двух уровнях на магистрали Москва — Минск.
Фото В. Базылева

Б. Т. ШУМИЛИН,
заместитель министра внутренних дел СССР

ВЕЛЕНИЕ

Трудно найти такую сферу общественной и государственной деятельности, которой в той или иной степени не коснулся ленинский гений. Владимир Ильич — великий мыслитель и в то же время не менее великий практик, руководитель. Обращаясь к его огромному наследию, мы всегда пристально изучаем и первые, ленинские годы Советской власти, проникаемся опытом и размахом революции, основополагающей постановкой многих задач.

Пятьдесят лет назад — 10 июня 1920 года — В. И. Ленин подписал Декрет Совета Народных Комиссаров «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям». Вспомните, какое это было трудное для молодого Советского государства время. Гражданская война, разруха, голод. Об автомобилизации страны можно было говорить тогда в лучшем случае как о деле завтрашнего дня. И все же Владимир Ильич нашел необходимым уделить время проблеме организации, как тогда говорили, «автодвижения». Этот документ касался совершенно конкретных вопросов своего времени: он определял правила движения (конечно, для условий тех лет), порядок регистрации машин, требования к водителям, права и обязанности работников автомобильной инспекции.

За полвека, минувшие с того времени, коренным образом изменились условия движения. Созданы отечественная автомобильная промышленность и разветвленная сеть автомобильных дорог, неузнаваемо преобразились города. Автомобильный транспорт занял важное место в решении экономических задач коммунистического строительства. Сейчас нет ни одной отрасли народного хозяйства, которая не нуждалась бы в нем. Автомобиль прочно вошел в быт советских людей. Только за последние десять лет автомобильный парк страны увеличился почти втрое. А ленинский декрет и сегодня не утратил своего глубокого смысла. Он заключается в том, что организация движения, обеспечение его безопасности в городах и на дорогах — проблема общегосударственного значения, требующая самого серьезного, самого ответственного подхода.

Решение этой проблемы связано с комплексом мероприятий, в основе которого, конечно, лежит совершенство-

вание организации движения, широкое применение технических средств регулирования. Взять, к примеру, Москву, город, который образно можно назвать экспериментальной лабораторией, где проходят проверку самые современные методы и способы организации движения.

В столице первые светофоры появились только в 1930 году, а сегодня светофорную сигнализацию имеют более 600 перекрестков, на 24 магистралях организовано безостановочное скоростное движение по принципу «зеленой волны». В 1968 году впервые в Советском Союзе введена в эксплуатацию электронно-вычислительная машина для регулирования движения транспорта сразу на семи перекрестках, что позволило не только намного повысить безопасность движения, но и сократить на 30 процентов простои машин. Ведутся работы по созданию телеавтоматической системы управления движением с единым диспетчерским пунктом. Ее первая очередь, которая должна войти в строй в 1972 году, будет обслуживать 100 перекрестков. В комплекс автоматической аппаратуры и систем, обеспечивающих решение основных задач регулирования движения в разных условиях, входят телемеханические системы координированного управления движением на магистралях, счетно-решающее устройство для оптимального регулирования на отдельном перекрестке, различные вызывные устройства. Эта техника не уступает лучшим зарубежным образцам и полностью окупает себя в один-полтора года.

Большие работы по совершенствованию условий движения и внедрению технических средств регулирования ведутся повсеместно. Я мог бы особо отметить здесь Ленинград, Киев, Алма-Ату, Баку, Краснодар, Куйбышев, Свердловск, Хабаровск, Днепропетровск, Вильнюс.

В целом по стране почти на шести тысячах перекрестков регулирование обеспечивается светофорами. В Ленинграде, например, автоматы не только управляют светофорами, но и информируют водителей об оптимальных скоростях движения в разное время.

В Москве сегодня уже около 200 транспортных пересечений и пешеходных переходов в разных уровнях. Немало их вы увидите в Ленинграде, Киеве, Минске, Ташкенте, Риге, Саратове, Куйбышеве, Новосибирске, Тбилиси, Свердловске, Ялте и ряде других городов.

Не последнюю роль в организации безопасного движения играют и нормативные документы. Правила движения, например, еще десять лет назад разрабатывались и утверждались непосредственно в республиках, краях и областях. В настоящее время они, как известно, едины для всей территории СССР. Но жизнь идет вперед, и в ближайшее время и действующие правила движения, и ГОСТы на дорожные знаки и указатели, разметку дорог будут пересмотрены на основе требований и рекомендаций Международных Конвенций, принятых Конференцией Организации Объединенных Наций по дорожному движению в Вене в конце 1968 года и подписанных Советским Союзом.

С нынешнего года введены и новые правила учета дорожно-транспортных происшествий, которые обеспечивают более полное и действенное исследование их причин.

Единая система учета и анализа, обязательная теперь для всех министерств и ведомств, — непременное условие для правильной организации всей работы по обеспечению безопасности движения. На основе этой системы Министерством внутренних дел СССР будут издаваться специальные статистические сборники, которые дадут в руки научным и практическим работникам, занимающимся проблемами безопасности движения, неоценимый материал. Кстати, отныне все министерства и ведомства обязаны вести учет и анализ дорожно-транспортных происшествий в своих автотранспортных предприятиях.

С своей стороны Министерство внутренних дел СССР принимает меры к улучшению деятельности Госавтоинспекции. Ныне в составе ГАИ, кроме автомобилистов, немало дорожников, юристов, педагогов и других специалистов. С прошлого года при Госавтоинспекциях республик, краев, областей и городов созданы особые отделения (группы) организации движения, обязанные изучать транспортные и пешеходные потоки, условия движения и разрабатывать мероприятия по предупреждению происшествий.

Для надзора за движением в крупных городах и на основных автомагистралях автоинспекция оснащается специальным транспортом, средствами связи и другой техникой. Организуются школы по подготовке инспекторов дорожного надзора и повышению профессионального мастерства работников автоинспекции.

ВРЕМЕНИ

Сейчас, на пороге нового этапа автомобилизации, проблемы безопасности движения приобретают первостепенную важность. Не случайно они так широко обсуждаются на страницах газет и журналов, к ним проявляют повышенный интерес не только специалисты, но и самые различные круги нашей общественности.

Как же по-государственному, по-ленински решать их?

Прежде всего, только на основе солидного научного подхода к рассматриваемым явлениям. Чтобы выработать действенные меры по обеспечению безопасности движения на улицах городов и автомобильных дорогах, надо глубоко исследовать и понять природу дорожных происшествий, причины их возникновения. А они, как известно, лежат в самых различных областях — техники, психологии, физиологии, организации труда, управления движением и других. Все это предметы многих наук. Без самого тесного и плодотворного союза Госавтоинспекции с научными силами решать проблемы, порождаемые неуклонным ростом автомобильного парка и интенсивности движения, просто невозможно. Увы, имеющиеся у нас научные силы, работающие над этими проблемами, малочисленны и разбросаны по многим министерствам и ведомствам. В этих условиях созданная недавно в системе МВД СССР Центральная научно-исследовательская лаборатория проблем безопасности движения может послужить базой для научно-исследовательского института, который и должен бы стать головной организацией в такого рода научных исследованиях.

К сожалению, нет в стране и единого заказчика на светофорную аппаратуру, дорожные знаки, другую технику и материалы. К тому же их проектированием и изготовлением занимаются самые различные учреждения, а это препятствует выработке единообразия, рождает параллелизм, приводит к неоправданному расходованию сил и средств. Это еще вопрос, требующий решения.

Организацией движения должны заниматься и работники коммунальных и дорожных служб, в пределах, разумеется, их функций и возможностей изучать условия движения транспорта и пешеходов в городах и на дорогах и на этой основе разрабатывать и принимать меры к повышению безопасности.

Волнует нас еще один вопрос. Армия авто- и мотолюбителей уже сегодня насчитывает несколько миллионов человек. В ближайшие годы она будет расти еще быстрее. Удельный вес происшествий, совершаемых водителями-любителями, уже сейчас велик. Как объединить любителей, как организовать работу по повышению водительского мастерства, воспитанию дисциплины и ответственности? В свое время существовал всем памятный «Автодор» — Всесоюзное добровольное общество содействия развитию автомобильного и дорожного дела. Его заслуги в организации населения при строительстве первых автомобильных заводов, в создании сети школ по подготовке и повышению квалификации водителей огромны. Сейчас, к сожалению, ни одну из существующих форм объединения автомотолюбителей (клубы, секции и т. п.) нельзя признать действительно массовой, способной оказывать серьезное влияние на подготовку и воспитание водителей. А такое единое общество автомотолюбителей (кстати, за рубежом они всюду существуют) просто необходимо в каждой союзной республике; оно могло бы сыграть наряду с решением других задач и заметную роль в деле обеспечения безопасности движения. И это тоже государственной важности дело.

Я остановился, разумеется, лишь на некоторых проблемах «автодвижения», которые предстоит решать в ближайшее время. ЦК КПСС в Тезисах к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина призвал весь советский народ отметить славный юбилей новыми свершениями в коммунистическом строительстве во всех сферах жизни. Выполнение тех задач, о которых шла речь в этой статье, позволит и нам успешно продолжить дело, начатое по инициативе Ильича.



«Город» туристов. *Фото В. Доброхотова*

ГЛАВНЫЙ МАРШРУТ

Герой Советского Союза
А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ,
председатель жюри заочных соревнований на призы журнала «За рулем»

Итак, подведены итоги заочных соревнований автомототуристов под девизом «Идеи Ленина торжествуют!» на призы журнала «За рулем». Два года по необъятным просторам нашей Родины совершали увлекательные путешествия тысячи моторизованных туристов, романтиков дальних дорог. Люди разных возрастов, профессий, водители-новички и многоопытные ветераны. И всех их объединяло одно: пытливость, желание быть активным пропагандистом великих свершений советского народа, его героических побед. В этом главное.

Огромное число участников, интерес, который проявлялся к походам в досаафовских коллективах предприятий и учреждений, колхозов и совхозов, в туристических клубах и секциях, регулярное освещение в местной и центральной прессе проделанной в пути работы — все это свидетельствует о том, что заочные соревнования прошли успешно. Одновременно они стали составной частью Всесоюзных походов ком-

комсольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа.

На призыв редакции журнала «За рулем» и Центрального клуба автомототуристов ЦС по туризму и экскурсиям ВЦСПС, объявивших о начале заочных соревнований, откликнулись тысячи моторизованных путешественников. И это понятно. Высокая, благородная цель — пройти по ленинским местам, познакомиться с тем, как в нашей повседневной жизни, в самоотверженном труде на благо любимой Родины, на заводах, и фабриках, в городах и селах воплощаются ленинские идеи, не могла не взволновать советских людей. Участниками заочных соревнований стали не только команды и отдельные авто- и мотолюбители туристических клубов, но и представители комсомольских, профсоюзных и досаафовских организаций предприятий и учреждений, совхозов и колхозов, школ, профессионально-технических училищ и дворцов пионеров.

Как правило, походы превращались в большое мероприятие. В ходе подготовки укреплялась материальная часть клубов и секций, туристы совершали тренировочные пробеги, совершенствовали водительские навыки. Старты и финиши походов проходили в торжественной обстановке, впечатления участников, собранные ими материалы освещались в газетах, по радио и телевидению.

Отчеты о путешествиях, поступившие в жюри соревнований, подтверждают сообщения, которые мы получали в процессе походов: главным маршрутом был ленинский. Большинство участников, откуда бы ни начинался поход, обязательно прокладывало трассу в места, связанные с жизнью и деятельностью В. И. Ленина, — Ульяновск, Казань, Ленинград, Москву, Уфу, Красноярск, Шушенское. «Неизгладимое впечатление произвело на нас посещение дорогих сердцу каждого советского человека ленинских мест, — пишут в своем отчете мототуристы Белоярской атомной электростанции (руководитель — слесарь-приборист В. Олейников). — Навсегда останется в памяти поразительное по своему воздействию трепетное чувство, охватившее нас в доме-музее В. И. Ленина в Ульяновске». Туристы подарили музею макет Белоярской атомной станции как символ того, что мечты Ильича об электрификации страны успешно претворяются в жизнь.

Такие же взволнованные слова, преисполненные глубочайшей любовью и уважением к вождю, можно встретить в каждом отчете. Участники наших соревнований, побывавшие в Ульяновске и Шушенском, работали на строительстве сооружаемых там мемориальных центров. И это было как самое важное, самое почетное поручение, данное туристам товарищами, снарядившими их в путь.

Много интересного и поучительного узнали участники походов. «Жизнь и деятельность В. И. Ленина», «В. И. Ленин и создание материально-технической базы коммунизма», «В. И. Ленин и Вооруженные Силы страны Советов», «Жизнь и деятельность боевых соратников В. И. Ленина — ветеранов партии и революции» — вот главные темы путешествий. Невозможно даже перечислить наиболее интересные маршруты. Разве не замечательна, например, задача, которую поставили перед собой тринадцать мотолюбителей из Клайпеды, направившиеся в города, где получали из-за границы ленинскую «Искру», чтобы увидеть, что принесла этим городам Советская власть. Глубокое уважение вызывает следопытская настойчивость туристов из Элисты, разыскавших в Москве и Ленинграде ветеранов революции, участников штурма Зимнего и записавших их рассказы о встречах с В. И. Лениным. С волнением вчитываешься в строки отчета о путешествии группы автотуристов из Свердловска, которые прошли по боевому пути Уральского добровольческого танкового корпуса.

Где только не побывали участники наших заочных соревнований! В Закарпатье и на Сахалине, в Норильске и на Памире, в Прибалтике и республиках Средней Азии, на Кавказе и на Дальнем Востоке. По возвращении из таких походов на спидометрах машин зачастую прибавлялось по пятнадцати и больше тысяч километров. И каких километров!

«Чувство гордости за свою Родину, которую я проехал, как говорится, вдоль и поперек, за ее богатства, мощь и красоту, чувство гордости за свой народ — хорошее вознаграждение за все трудности моего похода», — пишет 62-летний ветеран автомототуризма, активист оборонного Общества Н. Глинский. А вот другие строки: «Мы проехали по территории 10 союзных республик и 25 областей, почти 15 тысяч километров... И везде мы видели счастливых свободных людей, полновластных хозяев своей земли, всюду ощущали ту нерушимую дружбу народов, которая воедино связывает наш великий Советский Союз», — делятся своими впечатлениями автотуристы «Уралмашзавода», совершившие поход по местам, где работают машины, изготовленные на этом крупнейшем предприятии Урала.

Эти две краткие выдержки из отчетов выражают, пожалуй, наиболее точно те чувства, которые вынесли из своих путешествий участники заочных соревнований. Они многое увидели, многое узнали. Своими рассказами, фотодокументами туристы пополнили не только коллекции музеев предприятий и школ, но и ленинские экспозиции в Ульяновске и Шушенском. Как драгоценные реликвии приняли работники ленинского Дома-музея в Шушенском фотоснимки Ильича, привезенные из Желтых Вод участником Великой Отечественной войны М. Ширниным. Эти фотографии он обнаружил в одном из разрушенных домов Будапешта, участвуя в освобождении венгерской столицы.

Заочные соревнования автомототуристов, посвященные 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, закончены. Их организаторы и члены жюри от всей души поздравляют победителей и всех, кто с маршрутной книжкой «За рулем» и Центрального клуба автомототуристов совершил путешествие по родному краю. Их патриотическая работа, выполненная в походах, — подарок к великому юбилею Ленина. Но походы, друзья, продолжаются. В них вы можете прочесть множество славных страниц из героической летописи борьбы и труда советского народа, строящего свою жизнь по Ильичу.

Называем победителей

Подведены итоги Всесоюзных заочных соревнований автомототуристов, организованных редакцией журнала «За рулем» и Центральным клубом автомототуристов и проходивших под девизом «Идеи Ленина торжествуют!»

Кто же они, победители? Это группы автомобилистов, которыми руководили: В. Глебушкин (Красноярск), Е. Николаев (Мирный, Якутская АССР), П. Чиненов (Ленинград). В индивидуальном зачете среди автомобилистов первые три места заняли: В. Федосеев (Свердловск), И. Дорошенко (Караганда) и Л. Серебрянников (пос. им. Матросова, Магаданская область). А вот победители групповых походов мотоциклистов (называем руководителей): Б. Гассуль (Троицк, Челябинская область), Е. Харитонов (Калуга), Г. Руденко (Киселевск, Кемеровская область).

В индивидуальном зачете первые три места заняли: М. Ширнин (Желтые Воды, Днепропетровская область), Г. Головацкий (пос. Мундыбаш, Кемеровская область), В. Уваров (Макеевка, Донецкая область).

Из тех, кто совершал путешествие на мопедах и мотовелосипедах, лучшей признана группа Я. Романова (Москва), а в индивидуальном зачете — Г. Мамиконян (Ереван) и А. Грищенко (Ровно).

Жюри определило также обладателей специальных призов. Награждены: за наиболее интересный маршрут группы мотоциклистов Н. Болдырева (Элиста), И. Черноусана (Клайпеда, Литовская ССР) и Л. Воронина (Москва); за наиболее трудный по дорожным условиям маршрут—группа автомобилистов Ф. Пиндюрина (Бийск, Алтайский край) и группа мотоциклистов В. Ловягина (Москва), за самый дальний маршрут — автомобилист Н. Лой из Норильска (21 720 км) и мотоциклист Н. Глинский из Читы (21 150 км).

Среди секций (клубов) автомототуристов, выставивших наибольшее число участников, отмечены секции: Казахская республиканская (руководитель В. Булашов) и г. Златоуста (руководитель В. Дьяченко). Среди первичных организаций ДОСААФ — коллектив Полтавского тепловозоремонтного завода.

Группа юных автомобилистов Московского городского Дворца пионеров и школьников (руководитель А. Гнеушев) признана лучшей среди юношеских команд клубов, секций домов (дворцов) пионеров и школьников. Среди секций домов (дворцов) школьников-комсомольцев и училищ профтехобразования наиболее интересный поход совершила группа мотоциклистов профтехучилища г. Котласа Архангельской области (руководитель О. Росляков) и группы школьников из Актюбы Татарской АССР и Свердловска (руководители А. Дульский и В. Смирнов).

Мотоциклисты Кандавского техникума сельской механизации Латвийской ССР (руководитель Я. Риекстиньш) стали победителями среди команд техникумов, а коллектив мототуристов Оренбургского сельхозинститута (руководитель Н. Введенский) — среди институтов.

Памятные подарки получат женщины-водители М. Гасуха (Светловодск, Кировоградская область) и И. Мигачева (Свердловск), самые пожилые водители Н. Голобоков (Ленинград), И. Макареско и С. Макареско (Москва), самый юный водитель С. Масляев (Москва).

Все группы, совершившие по два и более походов, награждаются дипломами. Участники награждаются памятными медалями журнала «За рулем»: первой степени за два и более походов, второй степени — все остальные, приславшие отчеты.

О победителях мы расскажем более подробно в одном из ближайших номеров журнала.

ПОЧЕТНЫЙ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БАКИНСКИЙ РАБОЧИЙ

ЕЖЕДНЕВНАЯ ГАЗЕТА

Москва 6/X 1922. Рабочим гор. Баку.

Дорогие товарищи! Я только что выслушал краткий отчет тов. Серебровского о положении Азнефти. Трудностей в этом положении очень не мало. Посылая вам свой горячий привет, прошу Вас ближайшее время продержаться всячески. Первое время нам особенно тяжело. Дальше будет легче. Победы мы должны добиться и добьемся во что бы то ни стало.

Еще раз шлю вам лучшие коммунистические приветы. В. Ульянов (Ленин)

ЗАРЯ ВОСТОКА

ЕЖЕДНЕВНАЯ ГАЗЕТА

Р. К. П. (б)

Закавказского Центрального Исполнительного Комитета Советов Рабочих, Крестьянских и ...

ИЛЬИЧ—ПОЧЕТНЫЙ ШОФФЕР.

БАКУ, 6 апреля. Рабочие автогаража Азнефти избрали Ильича почетным шоффером. (БО).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь.

БАКИНСКИЙ РАБОЧИЙ

Транспорт и связь. В 1970 году предусматривается дальнейшее улучшение обеспечения потребности народного хозяйства республики в перевозке грузов и обслуживания трудящихся услугами транспорта.

По автомобильному транспорту республиканского подчинения предусматриваются грузовые перевозки в объеме 2.094 млн. тонн/км, или рост против ожидаемого в 1969 г. на 9,5 проц., в том числе по Министерству автомобильного транспорта — 909 млн. тонн/км, или на 9,2 проц.

Пассажирские перевозки автобусами намечаются в размере 362 ... или увеличиваются ... такси

Социалистический Баку — самый большой, самый красивый и самый жизнерадостный город на Каспии. Непередаваемое очарование придает ему сочетание старого и нового. Причудливая Девичья башня из серого камня, веками стоявшая на выжженном солнцем морском берегу, укрылась теперь за густым зеленым барьером парка. Ханский дворец в путанице узеньких улочек старого города за крепостной стеной обтекают широкие современные магистрали с тысячами автомобилей, без которых немыслим сегодня Баку. И, наконец, самая примечательная деталь окружающего пейзажа — нефтяные вышки, целый лес вышек на окраинах, с неутомимо раскачивающимися коромыслами насосов, вычерпывающих черное золото из щедрых недр.

Мне же по роду своего задания надо было представить себе и другой Баку. Тот, что начал пять десятков лет назад новый, советский период своей истории после долгих лет войны, классовых сражений, экономической разрухи. Представить и рассказать об одной из страниц в его биографии, связанной с именем Владимира Ильича Ленина.

Тяжелейшее это было время. Стране нужна была нефть и ее производные, а только что национализированные промыслы были истощены хищнической добычей, и надо было приводить их в порядок, организовывать работу заново. Начинать приходилось почти на пустом месте. Преодолению разрухи нефтяники отдавали все силы. 6 октября 1922 года с письмом к рабочим Баку обратился В. И. Ленин. Он писал:

«Дорогие товарищи! Я только что выслушал краткий отчет тов. Серебровского о положении Азнефти. Трудностей в этом положении очень не мало. Посылая вам свой горячий привет, прошу вас ближайшее время продержаться всячески. Первое время нам особенно тяжело. Дальше будет легче. Победы мы должны добиться и добьемся во что бы то ни стало.

Еще раз шлю вам лучшие коммунистические приветы.

В. Ульянов (Ленин)».

Очень трудно приходилось тогда автотранспортникам. Гараж Азнефти насчитывал лишь несколько десятков самых разношерстных машин. Тут были и «форды», и «мерседесы», и «даймлеры», и «бенцы», и «берлие», и ряд других, дряхлых, громыхающих экипажей, собранных невесть как и откуда. Не было ни запасных частей, ни оборудования для ремонта. Одного бензина, как свидетельствует статистика той поры, машины потребляли по три пуда в день, когда были способны двигаться.

Но наращивание нефтедобычи было немыслимо без надежного автотранспорта, и шоферы Азнефти, вдохновленные призывом любимого вождя, работали с утроенной энергией. Рос автомобильный парк, каждый водитель лелеял свою машину, как бесценное сокровище, и на линию выводил регулярно...

К неисчислимым трудностям в те дни 1923 года прибавилась тревога за жизнь вождя. Тяжело заболел Владимир Ильич. Бюллетени о состоянии его здоровья, подписанные лечащими профессорами и наркомздравом Семашко, публиковались на первых страницах газет. Вся страна следила за здоровьем В. И. Ленина. Тревога сменялась надеждой.

Я листаю пожелтевшие страницы «Бакинского рабочего» и закавказской «Зари Востока»:

«5 апреля, 2 часа дня... Температура 36,8, пульс 96, дыхание 24. Катарральные явления со стороны легкого значительно уменьшились. Общее состояние продолжает улучшаться».

«6 апреля, 2 часа дня... Температура 36,6, пульс 96, дыхание 24. Катарральные явления со стороны легкого почти исчезли. Общее состояние удовлетворительное».

В эти дни каждый старался ободрить боровшегося с тяжелым недугом вождя, придать ему новые силы, отдать ему частицу своего тепла. В его адрес нескончаемым потоком шли взволнованные письма и телеграммы с добрыми пожеланиями и рапортами о трудовых успехах.

И вот «Заря Востока» 7 апреля 1923 года публикует информацию не совсем обычного содержания:

ИЛЬИЧ — ПОЧЕТНЫЙ ШОФЕР.

Баку, 6 апреля. Рабочие автогаража Азнефти избрали Ильича почетным шофером.

Можно представить себе, какая глубокая и добрая мысль руководила рабочими автогаража. Ильичу будет приятно знать, что водители-нефтяники считают его своим старшим товарищем по нелегкой профессии, рады, хотя бы символически, видеть его в своих рядах, трудиться вместе с ним. Участники собрания решили во всем ставить себе в пример Ильича. Работать самоотверженно, как он. Быть дисциплинированными и принципиальными, как он. Строить новую жизнь по Ильичу.

Автотранспортники Азнефти сдержали свое слово. Дела у них круто пошли в гору. Работали хорошо, с думой о будущем. Начали действовать курсы повышения квалификации шоферов, подготовки авторемонтников-слесарей и токарей, оснащались необходимым оборудованием ремонтные мастерские. Парк пополнился новыми машинами: к концу 1923 года их стало свыше трехсот. Водители Азнефти достигли уже в том году внушительных производственных результатов: они перевезли около 14 миллионов пудов различных грузов, выработав свыше 81 миллиарда пудо-верст (существовали в то время такие единицы измерения).

А когда в январе 1924 года дошла до нефтяников горькая весть о кончине самого дорогого им человека, водители Баку на траурном митинге постановили присвоить Центральному гаражу Азнефти имя В. И. Ленина — своего почетного шофера, вечно живого в их сердцах.

Спустя сорок с лишним лет мне удалось отыскать лишь немногих из Азнефти 20-х годов. Юрий Гаврилович Варнов-

ШОФЕР

ский был шофером Центрального гаража Азнефти с 1922 года, немного позже стал здесь механиком Александр Николаевич Попов, а затем сел за руль Алексей Николаевич Левенко.

— Трудное и интересное было время для жизни и работы, — говорят ветераны. — Запасные части для каждой машины самим и конструировать и делать приходилось. Но работали — не хныкали. Каждый шоферил так, будто на него все государство смотрит, считал себя лично ответственным за большое дело. А жить было непросто: денег тогда у каждого были миллиарды, только ничего они не стоили, впроголодь можно было с таким «состоянием» насидеться. Но выстояли.

Все трое стали инженерами, командирами производства. Все трое удостоены высшей правительственной награды — ордена Ленина.

Сейчас ветераны уже на отдыхе. Но трудовые традиции на пенсию не выходят. По-ленински работают и молодые, тысячи новых водителей-нефтяников. Неизмеримо вырос автомобильный парк Азнефти. Сейчас он насчитывает около 6 тысяч машин, из которых почти треть — со сложным оборудованием, приспособленные для самых разнообразных работ по обслуживанию нефтепромыслов. Давно не существует здание старого Центрального гаража. Теперь у нефтяников республики только крупных автотранспортных предприятий, в несколько сот автомобилей каждое, около тридцати.



Ветеран Азнефти — директор автотракторной базы Министерства нефтяной промышленности Азербайджана П. Ф. Кондрашов (второй слева) с работниками базы (слева направо) — главным инженером Ш. Махмудовым, слесарем В. Родиным и завгаром Б. Гусейновым.



Один из лучших водителей Азнефти кавалер ордена Трудового Красного Знамени М. Керимов.

Фото Е. Малева

В какой-то мере роль Центрального гаража перешла к автотракторной базе Министерства нефтедобывающей промышленности республики. Возглавляет ее ветеран Азнефти П. Ф. Кондрашов. Здесь в 1924 году начал он свой трудовой путь. По количеству машин база немногим отличается от своего далекого предшественника — их тут 360. Но какая это могучая техника! Многотонные тягачи, электротрубовозы, машины самых разных специальностей. А какие люди ею управляют. Мне рассказали, что когда в республике возникает потребность в уникальных перевозках сверхтяжелых грузов, которые надо выполнить с ювелирной точностью, это поручается автотракторной базе Азнефти. И не только потому, что здесь мощные машины, а потому еще, что коллектив отличает высокий дух творчества и взыскательности.

Около четырех лет назад на станцию Баку-товарный прибыл драгоценный груз из Берлина — ценнейшее оборудование для Пиркулинской астрономической обсерватории. Огромный труд был вложен друзьями из ГДР в 32-тонное зеркало для телескопа. Годами охлаждался и шлифовался с микронной точностью гигантский слиток специального стекла. 40 тонн весило основание зеркала. Перевозка всего этого груза по горным дорогам была необычайно сложной и ответственной задачей. Решить ее поручили лучшим водителям базы Ю. Володину и В. Аванесову. Двое суток вели они КрАЗы с многоосными прицепами и успешно завершили 140-километровый путь, доставив груз в абсолютной сохранности. Их работа вызвала восхищение специалистов, а немецкие кинооператоры даже сняли фильм об этом рейсе. Его видели, наверное, и наши читатели: он демонстрировался по советскому телевидению.

Такие перевозки для водителей базы не редкость. Прошлой осенью кавалер ордена Трудового Красного Знамени М. Керимов вместе с В. Аванесовым перевозил 60-тонные компрессоры для накачки воздуха в скважины и с другим напарником, Д. Писецким, — 46-тонные парогенераторы для плавления парафина в скважинах. Немало сверхтяжелых перевозок на счету у Э. Арешева, М. Теплицкого, В. Шиловского и других водителей.

«Победы мы... добьемся во что бы то ни стало», — писал когда-то бакинцам В. И. Ленин. И вот она пришла победа, весомая, зримая. Только успокаиваться нельзя. Такова диалектика нашей жизни. Впереди новые задачи, для решения которых надо много потрудиться и водителям.

Не так давно они собрались, чтобы обсудить, что сделано и что предстоит сделать в ознаменование столетия со дня рождения великого Ленина. И дали себе слово свято хранить память своего почетного шофера, работать только так, будто он рядом, по Ильичу сверяя шаг.

В. ИНДИН,
спецкор «За рулем»

г. Баку

Кавалеры ордена Ленина



Рабочий-автомобилестроитель

Шел 1950-й год. Кто помнит, как появилась в прессовом цехе новенькая? Может быть, только тетя Катя Картошкина, потому что Аня глаз с нее не спускала. Сначала девушка подносила детали, помогала опытной прессовщице, и все смотрела, запоминала — как ловчее подойти, как сподручней взять, как удобнее штамповать. Встала за пресс — и пошло.

Она штамповала сначала нехитрые детали. На главном стапеле под клювами сварочных «клещей» сотни таких «кусочков металла» вдруг становились кузовом «Москвича». Тогда это напоминало ей чудесное превращение из сказки.

Много лет минуло с тех пор, много воды утекло. Изменился весь автозавод, который ныне носит имя Ленинского комсомола. Отделение, где работала Анна Ильинична Жарова, перешло в новый корпус. Появился еще один прессовый цех, № 2. Давно уже перестала прессовщица уставать на работе, как в первые дни. Начала разбираться в производстве, люди, с которыми свела ее специальность, стали ее друзьями.

...Анна Ильинична хорошо помнит тот день. Ей впервые пришлось исполнять обязанности мастера. За прессом оказалось куда спокойнее. Мужчине легче — он потверже. А тут чуть что не так — хоть плачь. Но слез ее никто не видел. Даже в такой трудный день. Анна Ильинична издали заметила начальника производства В. П. Коломникова (теперь он директор завода). Мелькнула мысль: что-то, наверно, не так, чем-то недоволен. Вышла вперед и заранее нахмурилась. А он улыбается. И поздравляет. С наградой, с орденом Ленина!

Вот так это было. И от того дня уже отделяют Анну Ильиничну годы. Она все там же, во втором прессовом. Все мастером. Только знает больше, смелее ведет смену. А в цехе стало легче. Хотя прессовое производство и теперь требует характера. Так что приходится и ссориться кое с кем, и металл «выколачивать», и за молодыми следить. У нее на участке молодых много.

Как будто все изменилось — и цех, и сам «Москвич». Только работа требует все той же любви. Как и ее девочки, которые уже подросли.

Бывает, она приходит домой усталая. А дома — на их, девчоночий вкус наведен «порядок». На столе игрушки, на полу — лоскуты, нитки. И всегда в ответ одно и то же: «Мы, мам, хотели быстро убрать, а потом ты быстро пришла, и мы не успели». Так было и тогда, в 1966-м, когда пришла домой с газетой и сказала: «Сегодня у нас праздник, дочки!».

Орден Ленина получила прессовщица. Теперь она мастер, один из лучших мастеров на автозаводе. Рабочий человек трудной и нужной профессии, умелый организатор производства, воспитатель молодежи. Автомобилестроитель.

Л. КЛИМОВИЧ



Стартуют участники мотокросса. *Фото И. Бахтина*

ЗА СТАРТОМ СТАРТ

Три месяца находится в пути V Всесоюзная спартакиада по военно-техническим видам спорта, посвященная 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Ее пульс особенно чувствуется сейчас в первичных организациях оборонного Общества.

Сообщения, поступающие из комитетов ДОСААФ в штаб спартакиады, говорят о том, что огромная армия людей, занимающихся моторными видами спорта, с первых же дней юбилейного года вышла на старты.

Спартакиада — не только серия спортивных мероприятий, но и общественное явление большого смысла. Каждый старт спортсменов, в совершенстве владеющих автомобилем, мотоциклом, — это демонстрация наших успехов в развитии военно-технических видов спорта, в воспитании поколения, готового к труду и защите Родины.

Такому тесному слиянию общего физического воспитания с военной подготовкой, объединению военного обучения с коммунистическим воспитанием В. И. Ленин придавал большое значение. Эта идея легла в основу деятельности первой массовой оборонной организации Советской Республики. Наша спартакиада, посвященная великому юбилею Ильича, является, таким образом, еще одним проявлением верности советского народа заветам вождя.

Главный смысл спартакиады — сделать военно-технический спорт достоянием широких масс. Вот почему первый ее этап, включающий массовые состязания в первичных организациях, районах, городах, областях и краях, — самый важный, основной. Именно на этом этапе закладывается конечный успех спартакиады. Всесоюзные финальные встречи состоятся, как известно, в июле и августе, но соревнования в первичных организациях ДОСААФ будут продолжаться. За лучшие результаты в массовости стартов по итогам всего года и определится обладатель командного приза ВЦСПС.

Успешно началась спартакиада в Белоруссии. Во многих первичных организациях оборонного Общества проходят соревнования по фигурному вождению мотоциклов и автомобилей, военно-прикладному многоборью, зимние гонки военизированных мотопатрулей, традиционные мотокроссы. Большой интерес среди автомобилистов вызвало ралли «Юность». В этих соревнованиях ветераны автоспорта выступали в качестве дублеров молодых спортсменов и помогали им на трассе.

Свыше 2700 общественных инструкторов и тренеров, почти 4000 судей по спорту готовят и проводят массовые соревнования в первичных организациях ДОСААФ Латвийской ССР. В распоряжении спортсменов — сотни автомобилей, мотоциклов и картов. В ходе состязаний многие участники выполнили разрядные нормативы, повысили спортивную квалификацию. Подобные вести приходят из всех союзных республик, краев и областей.

Соревнования по программе спартакиады неизменно сочетаются с укреплением материально-технической базы автомотоклубов и секций, с активизацией всей оборонно-массовой и спортивной работы в первичных организациях ДОСААФ. К участию в состязаниях привлекаются допризывники и призывная молодежь, курсанты автомотоклубов, владельцы личных мотоциклов и автомобилей. Для многих из них это первые старты, первое знакомство с высокими скоростями. Спартакиада — это и тысячи подготовленных общественных тренеров и инструкторов, спортивных судей.

Близится время, когда на автомобильных и мотоциклетных трассах встретятся представители сборных команд республик, чтобы разыграть главные призы спартакиады. Решающие поединки, несомненно, пройдут под знаком повышения мастерства наших спортсменов, поиска новых спортивных талантов, роста достижений на международной арене.

Б. ТРАММ,
член Оргкомитета по проведению V Всесоюзной спартакиады

Слово организаторам соревнований



К. УСЕНБЕКОВ,
Герой Советского Союза,
председатель республиканского комитета
ДОСААФ Киргизской ССР

К юбилейному году спортсмены-досаафовцы нашей республики пришли с результатами, которые свидетельствуют об улучшении военно-спортивной работы. Мотоциклисты Киргизии заняли второе место в чемпионате Советского Союза по ипподромным мотогонкам, а автомобилисты были восьмыми в первенстве страны по многоборью. В минувшем году возросла популярность моторных видов спорта, более массовыми стали автомобильные и мотоциклетные соревнования.

Сейчас в городах и селах республики проходят старты V юбилейной спартакиады, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Это крупнейшее и самое важное спортивное событие года наложило отпечаток на жизнь всех первичных организаций оборонного Общества, автомотоклубов и секций. Соревнования по программе спартакиады у нас проходят в три этапа: массовые старты в низовых коллективах и районах, затем — в зонах (г. Фрунзе, Ошская область и районы республиканского подчинения) и, наконец, — чемпионаты Киргизской ССР. Лучшие спортсмены будут включены в состав сборной команды республики и получат право выступать на финальных соревнованиях Всесоюзной спартакиады.

Мы горды тем, что одно из ее финальных состязаний — первенство по автомобильному многоборью, — поручено провести нашей республике. Оно состоится в городе Фрунзе. Спортивной ареной станет центральная площадь нашей столицы, где зрители увидят фигурное вождение автомобилей и испытания на экономию горючего. Соревнования по стрельбе предполагается провести в республиканском спортивно-стрелковом клубе ДОСААФ, а гранатометание — на стадионе. В свободное от чемпионата время наши гости — участники спартакиады — ознакомятся с городом, памятниками героям, павшим в борьбе за установление Советской власти в Киргизии, посетят музеи и спортивные базы.

Республиканский оргкомитет, который возглавляет заведующий отделом социально-культурных учреждений Совета Министров Киргизской ССР Т. Тургунов, а также все спортивные работники стремятся к тому, чтобы старты юбилейной спартакиады прошли как большой праздник и привлекли к занятиям военно-техническими видами спорта новые тысячи юношей и девушек.

А. КАЗАРЯН,
председатель республиканского комитета
ДОСААФ Армянской ССР

Весть о том, что нашей республике доверено провести финальные соревнования V юбилейной спартакиады по авторалли, была воспринята спортсменами Армении как признание их заслуг в развитии моторных видов спорта. Напомню, что на предыдущей спартакиаде Армения заняла по этому показателю первое место среди союзных республик.

И действительно, автоспорт у нас очень популярен. Помимо республиканских ралли, ежегодно проходят спартакиады, которые проводит Министерство автотранспорта. В них принимают участие коллективы всех автохозяйств Армении. Большое количество стартов помогает нашим автомобилистам хорошо готовиться к всесоюзным соревнованиям. И, видимо, не случайно раллисты и автомногоборцы республики уже давно считаются одними из сильнейших в стране. Довольны мы также выступлениями автомоделистов и картингистов.

Зато серьезные претензии можно предъявить к мотоспортсменам Армении. Хотя соревнования у нас достаточно массовые, тем не менее лишь мастера спидвея пока достойно защищают спортивную честь республики. В наших автомотоклубах и секциях занимается много талантливой молодежи. Думается, именно старты юбилейной спартакиады помогут ей закалиться в поединках на мотоциклетных трассах, пополнить составы сборных команд.

Мы понимаем, что успех наших автомотоспортсменов на всесоюзной арене зависит от того, насколько организованно пройдут соревнования по программе спартакиады у нас в республике. Оргкомитет, который возглавляет заместитель председателя Совета Министров Армянской ССР Г. Т. Арутюнян, уже не раз обсуждал ход соревнований в первичных организациях ДОСААФ и районах, а также вопросы подготовки сборных команд для участия в финальных стартах. Решено, что чемпионаты республики пройдут в трех городах — Ереване, Кироваканe и Ленинакане. Как всегда, у нас состоится семь ведомственных спартакиад, в том числе спартакиада работников автотранспортных предприятий.

Те спортсмены, которые в 1965 году участвовали в первенстве СССР по автомобильному ралли, проходившем на территории нашей республики, вероятно, остались довольны традиционным армянским гостеприимством. Что ж, и в этом году участников всесоюзных финальных стартов ждет такой же теплый прием. Предусмотрено все, чтобы соревнования прошли успешно. Они начнутся на ипподроме. Здесь же будут гостиница, столовая, стоянки для машин, ремонтные мастерские. Над всеми командами организуется шефство со стороны предприятий и учреждений. Оргкомитет по проведению ралли возглавляет министр автомобильного транспорта председатель федерации автомотоспорта Армянской ССР Б. Саркисов.

Словом, забот у нас много. Но уже то, что сделано, позволяет с уверенностью утверждать — юбилейная спартакиада выливается в настоящий смотр достижений отечественного автомотоспорта, прокладывает путь для дальнейшего роста мастерства советских мотоциклистов и автомобилистов.

М. ГАРЕЕВ,
дважды Герой Советского Союза,
председатель республиканского
комитета ДОСААФ Башкирской АССР

В сознании любителей спорта Башкирия давно уже связывается со стремительными трековыми мотогонками. Столица республики — Уфа не раз была местом всесоюзных, международных соревнований, чемпионатов мира мастеров гаревых и ледяных треков. И нет ничего удивительного в том, что именно нашему республиканскому комитету ДОСААФ, спортивному активу поручено провести финал V юбилейной спартакиады в гонках по гаревой дорожке.

В минувшем сезоне команда «Башкирия» вновь стала чемпионом страны по спидвею. Это дает нашим мотоциклистам основание рассчитывать на высокие места в ответственных соревнованиях спартакиады. Каждый из гонщиков стремится к тому, чтобы завоевать право выступать в составе сборной команды Российской федерации.

Как же будут организованы финальные соревнования? Спортсменов-гостей встретят на вокзале и в аэропорту члены оргкомитета по проведению спартакиады, представители спортивной общественности республики. Старты предполагается провести на стадионе «Труд» — самой большой спортивной арене города. В свободное от соревнований время гости посетят места, связанные с пребыванием В. И. Ленина в Уфе, познакомятся с историческими достопримечательностями города.

А пока в республике обычные рабочие дни спартакиады. Ветераны спидвея И. Плеханов, Г. Куриленко, Б. Самородов и другие известные мастера не только готовятся сами, но и тренируют наших молодых спортсменов. В программе республиканской спартакиады — соревнования по картингу, мотокроссу и другим военно-техническим видам спорта.

ЗДЕСЬ СОСТОЯТСЯ ФИНАЛЫ



ВТОРАЯ ПРОФЕССИЯ КрАЗов

На лесоразработках нужны машины особого рода — повышенной проходимости и в то же время более быстроходные, чем трактор. И само собой разумеется, они должны быть мощными: лес — груз тяжелый. Кременчугский автозавод успешно решил эту задачу. Автомобиль, обладающий такими качествами, был создан на Кременчугском заводе — это КрАЗ-255Б. Он уже знаком автотранспортникам. Теперь на его базе освоен выпуск нового лесовоза КрАЗ-255Л, у которого, как и у его старшего собрата, все три оси — ведущие.

Новые машины помогут значительно повысить производительность труда на

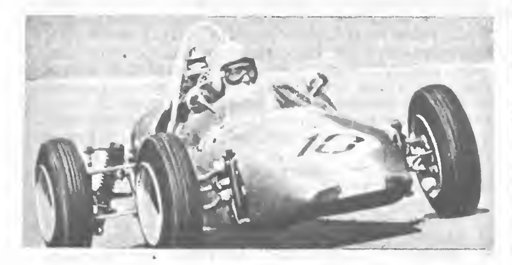


перевозке древесины. Кременчугский лесовоз свободно берет гигантскую «вязанку» стволов — двадцать три тонны.

В 1970 году Кременчугский завод выпустит большое количество новых лесовозов.

ГОНОЧНЫЙ «ЗАПОРОЖЕЦ»

Эта машина построена на базе агрегатов серийного «Запорожца». По действующей у нас в настоящее время классификации спортивных и гоночных автомобилей в формуле «Юность» как раз и должны использоваться эти узлы без серьезных переделок. Рабочий объем двигателя — в пределах 1200 см³; разрешено применять лишь один серийный карбюратор.



Гоночный автомобиль ЗАЗ формулы «Юность».

Фото Э. Пярнаметса

Первый образец машины такого типа был сделан на Запорожском автозаводе в прошлом году и испытан на первенстве СССР. Мощность двигателя была увеличена с 43 до 50 л. с. Максимальная скорость составляет 160 км/час.

Испытания гоночного «Запорожца» прошли успешно.



ЭМБЛЕМА ИЗМЕНИЛАСЬ

На декоративной облицовке радиатора «Москвича» с начала 1970 года появилась новая эмблема. Она отличается от прежней, хорошо известной у нас в стране и за рубежом.

Старое наименование завода (МЗМА) заменено новым — АЗЛК. Надпись сделана буквами золотого цвета на белом фоне. Соответственно изменилась и надпись на вкладыше рулевого колеса.



ЛЕНИНСКИЙ

Далекой весной 1897 года, в самом конце апреля и в первых числах мая, вверх по Енисею на пароходе «Святой Николай» направлялся по приговору царского суда к месту ссылки Владимир Ульянов. Плыл он с такими же ссыльно-поселенцами, как и сам, — Кржижановским и Старковым. Лежал их путь в Минусинский уезд, таежный, глухой угол Енисейской губернии.

До пристани Сорокино низенький однопалубный пароход тащился кое-как, а потом и вовсе остановился, и капитан распорядился: «Высаживайтесь! Дальше не пойду». Так и пришлось невольным путешественникам отыскивать подходящую оказию. Подвернулась лошаденка, запряженная в телегу. Проселками, по непролазной весенней грязи с трудом дотащились до села Тесь — места поселения друзей Ильича, а отсюда он уже один добирался до Шушенского, где и провел три долгих и трудных года.

...Наша «Волга» мчалась по только что построенной автомобильной магистрали, которая пролегла над Енисеем и близко совпадала с путем продвижения Владимира Ильича Ленина в Шушенское. И мы невольно перенеслись мысленно на семь десятилетий назад. Что же тут было в енисейской Сибири? Унылость, глухомань, забытая окраина царизма, место ссылок... Вспомнились многие «сибирские истории», вычитанные из дореволюционной литературы, о дикости нравов, о страданиях, которые выпадали на долю тех, кто здесь жил, либо оказывался невольным «гостем».

Как все переменилось за годы Советской власти! Люди, обычаи, нравы. Изменилось лицо края. В Красноярске нам сказали: за последние десять лет на берегах Енисея построено более пятисот предприятий. Темпы ошеломляющие. Пример — самая мощная в мире Красноярская ГЭС. Кажется, совсем недавно — в дни пятидесятилетия Октября был пущен ее первый гидроагрегат. Сейчас в полную силу работает уже восьмой в 500 тысяч киловатт.

Много нам рассказывали о перспективах развития шоссейных дорог, о дальнейшем насыщении края автомобильным транспортом. А вот день сегодняшний. «Волга» мчит нас новым автомобильным путем, берущим начало в Красноярске. Правым берегом Енисея быстро добираемся до Дивногорска, а потом на виду у исполина — Красноярской ГЭС — переходим на левый берег. Отсюда дорога начинает набрасывать петли на оплечья гор. Вся она на редкость живописна. Величавые сопки, поросшие густой тайгой, сменяются ущельями. Во многих местах горы резко обрываются, обнажая пласты пород. Это Дивные горы. Поистине красивые они, дивные... А вот слева от нас зеркало гигантского водохранилища. Оно тоже величаво и красиво.

Водитель «Волги» рассказывает, что дорога строилась ускоренным способом — «до зарезу» нужна была гидростроителям, которые заканчивают на Енисее Красноярскую и возводят Саяно-Шушенскую ГЭС.

...Первый крупный районный центр — Балахта. Раньше, чтобы отсюда добраться на автомобиле до Красноярска, надо было ехать через Ачинск, делая лишних более двухсот километров. Новая дорога сократила эти километры. Водители Балахтинского автохозяйства особенно довольны — экономят время, топливо, сберегают технику. И не только они, многие другие тоже. От Балахты до Черногорска, на 210 километров, где раньше пролегал колесный тракт, теперь тоже тянется асфальт, а далее, через 18 километров, — Абакан, столица Хакасской автономной области. Десять крупных автотранспортных предприятий, которыми располагает Хакассия, очень много получили от новой автодорожной магистрали. Она как бы вдохнула новую жизнь в автомобильное движение. В Абакане регулярно действует 75 только пассажирских междугородных маршрутов, в городе построен просторный автовокзал, отвечающий всем современным требованиям. Отсюда берет начало 443-километровый Усинский тракт, ведущий в Кызыл, столицу Тувинской автономной республики.



Шушенское. В этом доме с 1897 по 1898 год жил Владимир Ильич Ленин.

Фото В. Юсова

МЕРИДИАН СИБИРИ



Все выше и выше к поднебесным скалам ввинчивается дорога. Мощные КрАЗы идут по ней, везя скальные породы. Гидростроители Саянской ГЭС готовят плацдарм для генерального наступления на Енисей.

Рисунок В. Бутанаева

Можно проехать и в Горную Шорию. Открыто автомобильное движение по новой Саянской магистрали. Это — кратчайший путь в Туву. О нем давно мечтали старожилы и, конечно, прежде всего водители, которым приходилось, направляясь, скажем, в Ак-Довурак, делать крюк в несколько сот километров.

Новая автомобильная дорога—сложнейший инженерный объект: здесь возведено 400 искусственных сооружений, в том числе и мосты, проложено 240 километров дорожного полотна. Пробит нелегкий путь в поднебесные выси. Восемь лет два крупных механизированных отряда, двигаясь навстречу друг другу, штурмовали Саяны. Строители выполнили 10 миллионов кубометров земляных и скальных работ. Автомобильная дорога сокращает расстояние к открытым тут крупным месторождениям железных руд, меди и мрамора. Асбестовый комбинат в Ак-Довураке получит выход для своей продукции к ближайшей железной дороге. Здесь рассчитывают, что со временем малообжитый край Западных Саян благодаря дороге превратится в одно из популярнейших мест автомобильного и мотоциклетного туризма.

На междугородных линиях Хакассии курсируют комфортабельные пассажирские автобусы. Из Абакана туристы, как правило, направляются в Шушенское, до которого 79 километров. Мы же из Абакана едем в Майну, расположенную километрах в ста на юг, на строительную площадку ГЭС.

Саяно-Шушенская стройка — еще один памятник народа основателю Советского государства. В бетоне и металле воплощают люди мечту Ильича об электрификации страны.

Пока тут ведутся подготовительные работы к «генеральному сражению» — перекрытию непокорного Енисея. Створ плотины выбран в 28 километрах от Майны, вверх по реке. Туда тоже проложена автомобильная дорога. Трасса для нее вырублена в отвесных скальных стенах из белого и розового мрамора, а окол ссыпан в реку, дабы нарастить основание для проезжей части. Сотни тысяч кубометров породы легли на дно. Местные водители карнизный путь на створ так и именуют: «Мраморный». Мраморная дорога — плод труда взрывников, бульдозеристов и укладчиков бетонных плит. Сложное инженерное сооружение.

На самом же створе возводятся продольные перемычки будущего котлована. То и дело появляются здесь 25-тонные самосвалы, наращивая полотно поднимающейся из воды дамбы грунтом и гравием. Потрясают масштабы: высота плотины, которая почти сомкнет вершины двух противостоящих гор, определена в 240 метров, а длина ее по гребню — 1068 метров. Плотина создаст водохранилище длиной в 299 километров, которое вклинится в Тувинскую котловину, чуть выше районного центра Шагонар.

Сейчас гидростроители отвоевывают у тайги площадки. Пока они небольшие, но сюда уже завезены металлические фермы, трубы. Материалы доставляют водители специализированных машин — фермовозов, трубовозов, панелевозов. На стройке — большой коллектив водителей. Есть даже «семейная колонна»: Александр Петрович Власов, его дочь — Рая, муж ее — Виктор. Все — ударники коммунистического труда.

Едем в Шушенское. До него от строительства ГЭС 64 километра. Это хорошие километры: дорога словно отутюжена, вас ведут по ней указатели.

Вспомнились строки из письма Ильича к родным: «...несколько улиц, довольно грязных, пыльных». Нет, не такое село теперь! Красивые здания, асфальтированные улицы. Еще в Москве я узнал, что в Шушенском несколько промышленных предприятий, сельскохозяйственный техникум, школы, среди них — художественная, спортивная, музыкальная.

Сегодняшнее Шушенское — это и новостройки. Первое, что бросилось в глаза, — множество грузовых автомобилей, самосвалов, ажурные конструкции подъемных кранов, горы земли. Стройка кипит. Сооружаются многоэтажные жилые дома, служебные здания. Растет Дом культуры, техникум, турбазы. Здесь будут построены два института Сибирского отделения Академии наук СССР. А центр стройки — улочка старого села, особенно тесно связанная с пребыванием здесь В. И. Ленина и Н. К. Крупской. На этой улочке, где жил Ильич, будет воссоздан облик села XIX века: лавка, волостная управа, дома политических ссыльных и дворы крестьян того времени.

Шоферы рассказывали, что эти сооружения разыскивали по всей округе и свозили в Шушенское. Специалисты подновляют их, пропитывают антисептиками, бережно восстанавливают.

Новое Шушенское строит, можно сказать, вся страна. Тут вы встретите студентов, научных сотрудников, молодых инженеров из многих городов Советского Союза. Сотни демобилизованных воинов. Среди них немало водителей автомобилей, трактористов, бульдозеристов.

Перед отъездом из Шушенского мы сделали выписки из книг отзывов, хранящихся в домах, где жил Владимир Ильич. Эти народные записки составили целых 25 томов. Сколько в них волнующего! Одну запись особенно хочется привести. Ее оставила делегация отличников боевой и политической подготовки Забайкальского пограничного округа. Вот она:

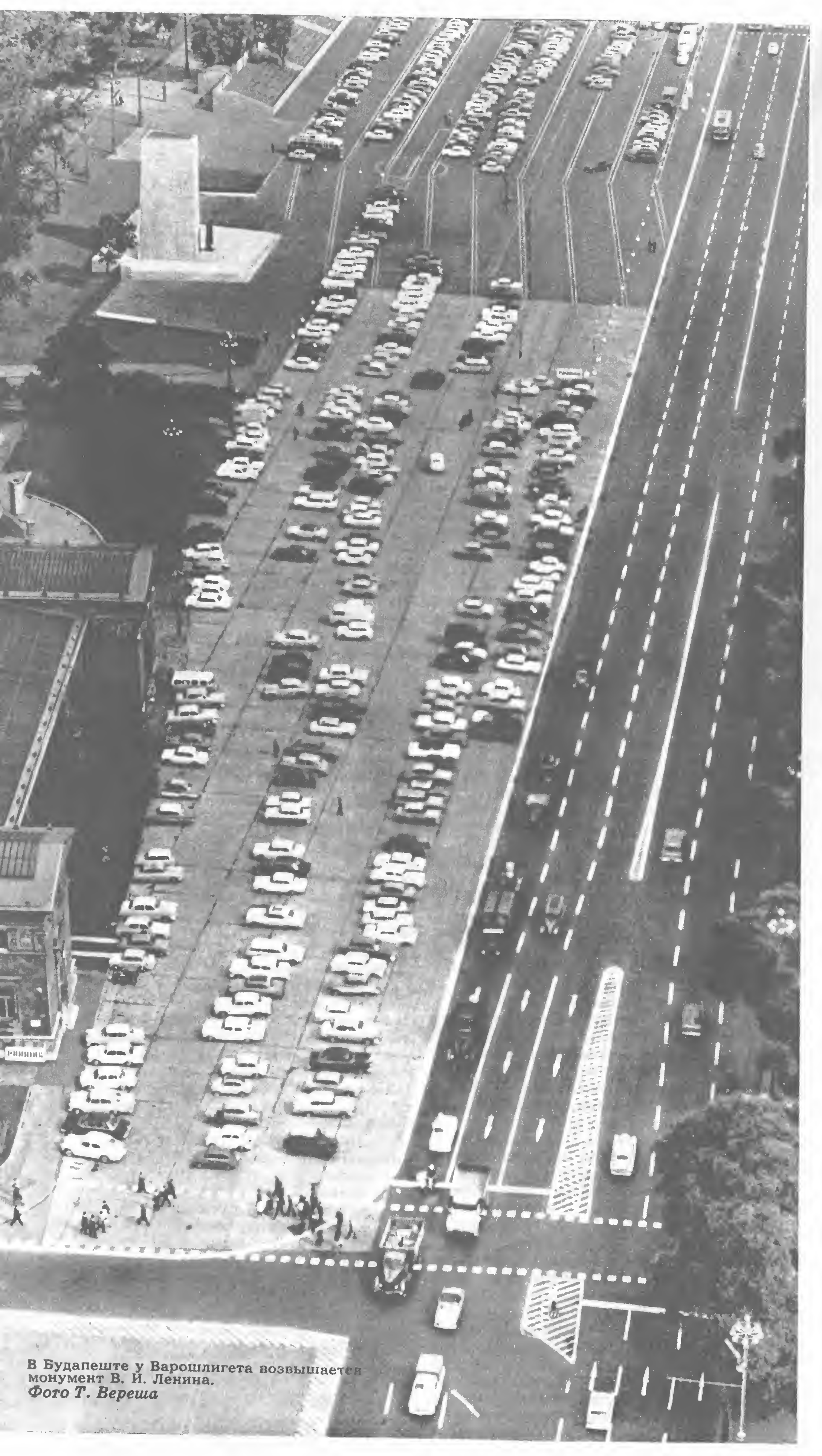
«Дорогой Владимир Ильич! Мы, группа пограничников, прибыли со всех застав Забайкальской границы с рапортом о том, как выполняем Ваши заветы по охране рубежей Родины Октября. Докладываем Вам: границы первой в мире страны социализма неприкосновенны. Клянемся Вам и впредь так же бдительно нести службу, как несли наши отцы и сейчас несут их сыновья»...

Отбыв ссылку, Владимир Ильич вместе с Надеждой Константиновной и ее матерью рано утром 29 января 1900 года, простившись с друзьями, отправились на перекладных в Ачинск. Через трое суток санного пути они прибыли туда почти к отходу поезда. Он и увез их в центр России. Впереди была снова революционная борьба...

Семьдесят лет отделяют нас от тех дней. Пятьдесят три из них составляют целую историческую эпоху; программу которой сформулировал Владимир Ильич Ленин.

Ал. КУЗНЕЦОВ

Москва — Красноярск — Майна — Шушенское — Москва



В Будапеште у Варошлигета возвышается монумент В. И. Ленина.
Фото Т. Вереша

4 апреля — 25 лет со дня освобождения Венгрии от фашистских захватчиков

Четверть века назад армия первого в мире социалистического государства изгнала с нашей земли фашистских угнетателей. Венгерский народ под руководством своей коммунистической партии вступил на новый путь, стал строить социалистическое общество.

Начинать пришлось практически с нуля. Страна переживала большие экономические трудности. Когда началось восстановление народного хозяйства, одной из первоочередных задач стало развитие автомобильного транспорта. Уже к сентябрю 1946 года — всего через полтора года после освобождения — парк грузовых автомобилей республики увеличился в полтора раза. А вскоре Венгрия заложила основы отечественной автомобильной промышленности. Из небольшого автобусного завода, национализированного в 1948 году, выросло современное предприятие «Икарус». После окончания войны завод делал в день по одной машине, которая базировалась на шасси грузовика. Сегодняшний «Икарус» выпускает сотни автобусов в месяц, тысячи в год, причем значительная часть продукции идет на экспорт. Большие партии «Икарусов» поставляются в Советский Союз и другие социалистические государства, а также в развивающиеся страны Азии и Африки.

Это современные машины с мощным дизельным двигателем (расположенным сзади на междугородных и под полом на городских модификациях), пневматической подвеской колес (независимой спереди), рамой платформенного типа и комфортабельным кузовом.

В семидесятых годах «Икарус» планирует перейти на выпуск нового семейства («200») автобусов из одиннадцати модификаций. В нынешнем году в Венгрии будет произведено более 6 тысяч автобусов, а к 1975 году, в соответствии с договором, заключенным между странами, членами СЭВ, уже 10 тысяч.

Другой наш большой автозавод — Чепельский — вырос на развалинах Дунайского авиационного завода в 1949 году. Тогда он дал народному хозяйству молодой республики первые дизели, а в апреле 1950 года из его ворот вышел первый грузовик. Завод «Чепель» стал с тех пор не только ведущим автомобильным предприятием страны, но и основным поставщиком дизелей для автобусов, тракторов, речных судов, строительных и дорожных машин. Здесь строятся четырех- и шестицилиндровые моторы мощностью 91 и 145 л. с., освоено производство 170-сильных дизелей с турбонаддувом, ведется подготовка к выпуску двигателей мощностью 180 л. с.

Помимо моторов на заводе были разработаны многочисленные модели грузовиков, поднимающих от 3,5 до 5 тонн. В начале шестидесятых годов предприя-

ПО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМУ ПУТИ

...ние стало специализироваться на седельных тягачах, работающих с полуприцепами для цемента, строительных панелей, нефти, молока, контейнеров. В программе перспективного развития на ближайшие годы важное место отводится трехосным грузовикам повышенной проходимости с независимой подвеской всех колес. Намечено развернуть выпуск тяжелых грузовиков и на заводе «Раба», который сегодня производит дизельные двигатели, передние и задние мосты для грузовых автомобилей и автобусов. И, наконец, наше четвертое автомобильное предприятие, «Дутра», специализируется на самосвалах для строительства.

Мотоциклетная промышленность, которая в нашей стране имеет давние традиции (еще в 20—30-е годы пользовались популярностью машины «Мераи»), свою первую послевоенную продукцию — 100-кубовый «Чепель» — дала уже в 1946 году. Ныне венгерские «паннонии» широко известны во многих странах. Последняя модель «П20» класса 250 см³ имеет двухцилиндровый двигатель мощностью 22 л. с.

Кроме автомобилей и мотоциклов, наша национальная промышленность производит различные агрегаты и оборудование для автомобилей. Значительная их часть поставляется по кооперации в Советский Союз, Польшу, Югославию. Благодаря развитию автостроения намного увеличился парк машин, и, как результат, — перевозки грузов в настоящее время превысили довоенный уровень в 80 раз.

Возросшие масштабы производства автобусов в немалой мере способствовали развитию пассажирского транспорта — сегодня в стране протяженность регулярных маршрутов превышает 21 тысячу километров, а поездки на автобусах дальнего следования увеличились в 32 раза.

В ногу с автомобилестроением шло интенсивное развитие дорожного строительства. За двадцать пять лет народной власти была модернизирована сеть старых дорог, проложены современные автострады, сооружены, тысячи мостов, пересечений в разных уровнях, повсеместно выросли заправочные станции, авторемонтные мастерские.

В свою очередь, разветвленная дорожная сеть, наличие сервисных станций явились стимулом для широкого размаха автотуризма в стране. Этому в немалой мере способствует и большое число гостиниц, мотелей и кемпингов, построенных в разных городах за минувшие годы. В прошлом году Венгрию посетило свыше трех с половиной миллионов иностранных автотуристов.

Наряду с туризмом большую популярность приобрел у нас автомобильный и мотоциклетный спорт. Имена венгерских гонщиков Л. Сабо, Д. Куруца, Ш. Течи и их товарищей хорошо известны за пределами республики.

Четверть века народной власти преобразили весь облик нашей родины. И сегодня, оглядываясь на достижения и успехи минувших двадцати пяти лет, мы приносим слова благодарности нашим советским друзьям, которые помогли открыть перед нами новый путь развития, путь социализма.

И. ПОР-БЕРНАТ,
главный редактор журнала «Ауто-Мотор»

г. Будапешт

1944-й год. Бой за освобождение Будапешта.
Фотохроника ТАСС





Завод «Икарус» в настоящее время выпускает автобусы трех базовых моделей (снизу вверх): междугородный «55», городской «620» и городской сочлененный «180».



Новинка завода «Чепель» мотоцикл «Паннония-П20».



Седельный тягач «Чепель-Д705-НЗ».



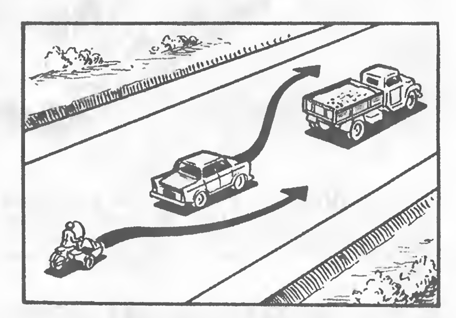
Строительный самосвал «Дутра-Г116».

? экзамен на дому

I. Какое из перечисленных условий обязательно для обгона!

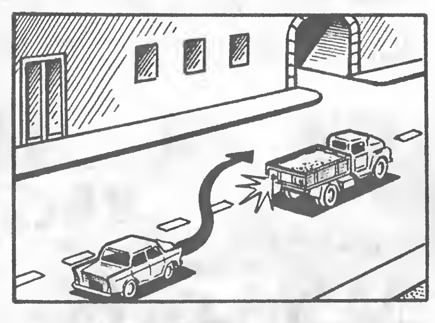
хорошее покрытие дороги	достаточное освещение	хорошая видимость	высокая скорость
1	2	3	4

II. Какой водитель правильно выполняет обгон!



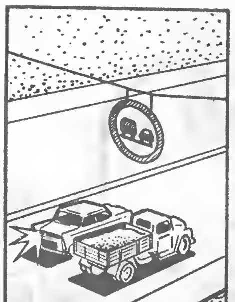
водитель мотоцикла	водитель автомобиля	оба водителя
5	6	7

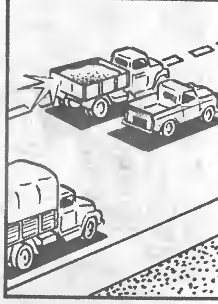
III. Можно ли обогнать грузовик в этой ситуации!

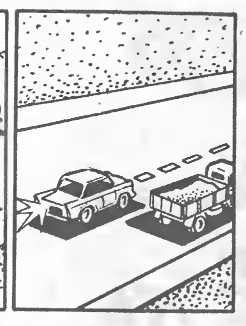


если нет встречного транспорта	нельзя	можно в любых условиях
8	9	10

IV. На каком рисунке нарушены правила обгона!

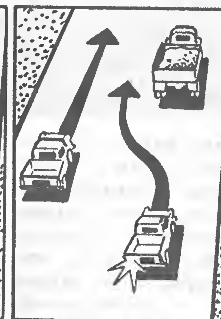


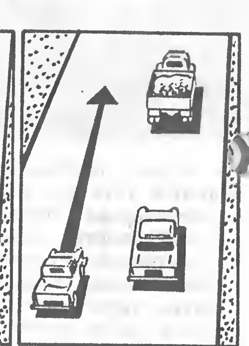




на левом	на среднем	на правом	на левом и среднем
11	12	13	14

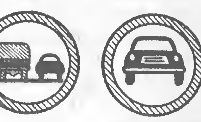
V. На каком рисунке вы видите двойной обгон!



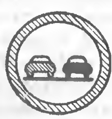


на левом	на среднем	на правом
15	16	17

VI. Какой из показанных знаков называется «Обгон запрещен»!





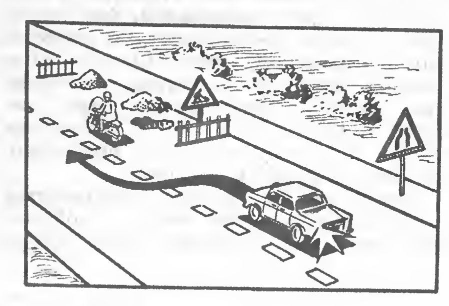


18	19	20	21	22

VII. Можно ли для обгона выехать здесь из занимаемого ряда!

да	нет
23	24

VIII. Можно ли обогнать мотоциклиста!



можно	нельзя
25	26

ОТВЕТЫ НА ЗАДАЧИ

Правильные ответы — 3, 6, 9, 12, 15, 22, 24, 26.

I. Все перечисленные условия, конечно, благоприятствуют обгону, но обязательным является лишь одно — хорошая видимость (ст. 45).

II. Без выезда из занимаемого ряда обгонять можно и справа, и слева. А выезжать из ряда правила разрешают только в левую сторону (ст. 46).

III. Обогнать грузовик нельзя: он подает сигнал левого поворота, и движущимся за ним выезжать из ряда запрещено (ст. 48б).

IV. Правила запрещают водителям грузовых автомобилей выезд в крайний левый ряд даже для обгона, если автомобили могут двигаться по улице в три ряда и более (ст. 37).

V. Двойной обгон — это выезд из ряда для обгона транспортного средства, которое само совершает обгон с выездом из занимаемого ряда (ст. 48в).

VI. Название «Обгон запрещен» носит знак под номером 22 (ст. 156, 2.16).

VII. В тоннелях перестроение в рядах запрещено (ст. 48д).

VIII. Здесь обгон с выездом на полосу встречного движения запрещен. Ведь он приходится на участок, о котором предупреждал дорожный знак (ст. 49в).



ИЗ ВОДИТЕЛЬСКИХ ЗАПОВЕДЕЙ

ОБГОН

● Непременные условия безопасности обгона — здравый смысл, предупредительность, уважение друг к другу.

● Не начинайте обгон просто ради обгона, сперва подумайте, даст ли это выгоду.

● Не обгоняйте, пока не убедитесь совершенно точно, что дорога впереди свободна.

● Не принимайте за оскорбление просьбу другого водителя уступить дорогу; не состязайтесь с ним в скорости.

● Если впереди водитель снижает скорость, не торопитесь его обгонять, уясните сначала, почему он это делает.

● Не увеличивайте скорость, когда вас обгоняют.

● При обгоне не полагайтесь только на мастерство и умение других водителей соблюдать осторожность.

● Не начинайте обгон вслед за другим водителем, пока не убедитесь в безопасности обгона.

● Перед обгоном проверьте, нет ли позади автомобиля, движущегося быстрее.

● Начиная обгон, имейте в запасе достаточную мощность.

● Не обгоняйте перед вершиной подъема.

● После обгона не возвращайтесь сразу в правый ряд, пусть обгоняемый автомобиль появится в зеркале заднего вида. Не заставляйте его тормозить.

● На дорогах прибегайте к дополнительным сигналам обгона: звуковым — днем, световым — ночью.



ЕЩЕ ОДНА «ТАТРА»

Советские автомобилисты скоро увидят новый чехословацкий самосвал «Татра-148». Три ведущих моста, независимая подвеска всех колес, новый по конструкции межосевой дифференциал и устройство для блокировки межколесных дифференциалов позволяют машине преодолевать труднопроходимые участки. При езде по дорогам с твердым покрытием передний ведущий мост можно отключать.

В отличие от прежней модели («138») у «Татры-148» регулируется угол развала колес, причем эта регулировка несложна.

Установленный на новом грузовике восьмицилиндровый четырехтактный дизель воздушного охлаждения Т-2-928-1 мощностью 212 л. с. обеспечивает достаточно высокие эксплуатационные скорости при езде с грузом. Автомобиль способен развивать 71 км/час. Максимальный крутящий момент мотора — больше, чем у 138-й модели, и равен 83 кгм при 1200 об/мин. Поэтому на новой «Татре» можно двигаться на третьей передаче там, где ее предшественник идет на второй.

Удачное расположение двигателя и компоновка вспомогательного оборудования на нем значительно облегчают техническое обслуживание и ремонт.

Большое внимание уделено рабочему месту водителя. Приборы и рычаги управления расположены очень удобно.

Сиденье регулируется в двух плоскостях — вверх — вниз и вперед — назад. Спинку можно наклонять под любым углом.



«Татра-148С1» — самосвал с разгрузкой назад.



«Татра-148С3» — самосвал с трехсторонней разгрузкой. На крыльях передних колес, в наименее запыленной зоне размещены воздухозаборники.

«Татра-148» имеет многоцелевое назначение. На ее шасси монтируется любое оборудование, поэтому автомобиль можно использовать в разных отраслях народного хозяйства. Подходит он и для Крайнего Севера; пуск двигателя надежно обеспечивается при температуре до минус 40 градусов, а воздушное охлаждение исключает опасность его размораживания. Кабина шофера также рассчитана на большие морозы. При минус 40 градусов температура в ней не опускается ниже 18 градусов тепла.

Грузоподъемность машины — 14—16 тонн.

БОЛГАРСКИЕ АВТОБУСЫ

Автобусный завод в Ботевграде, недалеко от Софии, возник двадцать лет назад из небольшой авторемонтной мастерской. В прошлом он изготовлял автобусные кузова, которые монтировал на шасси «Шкода», ЗИС-150, ГАЗ-51. Его сегодняшняя продукция — вместительные автобусы марки «Чавдар». Они выпускаются в двух вариантах. «М80» предназначен для городских перевозок и вмещает 80 пассажиров, из которых 25 едут



Автобус «Чавдар-М80».

сидя. Другой вариант, «М81», служит для междугородных перевозок. У него не две, а одна дверь и сиденья на 37 пассажиров.

«Чавдар» при длине 11 и ширине 2,5 м весит 8600 кг. Он снабжен шестицилиндровым дизелем «Шкода» мощностью 160 л. с. и развивает скорость 65 («М80») или 75 км/час («М81»).

БЫСТРОХОДНАЯ «ГАЗЕЛЯ»

Завод в Кельце считается одним из пионеров польского мотоциклостроения. Первые машины с маркой СХЛ он выпустил 34 года назад. Сегодня с его конвейера сходят изящные мотоциклы СХЛ-М17 «Газеля».

Новая модель снабжена двухтактным одноцилиндровым (61×59,5 мм, 173 см³) двигателем «Вятр» (см. «За рулем», 1968, № 5). У него алюминиевый цилиндр с чугунной гильзой, развитое оребрение. При степени сжатия 7,6 двигатель «Газели» развивает мощность 13,5 л. с. при 5800 об/мин. Эти показатели — на уровне лучших мировых образцов мотоциклов класса 175 см³.

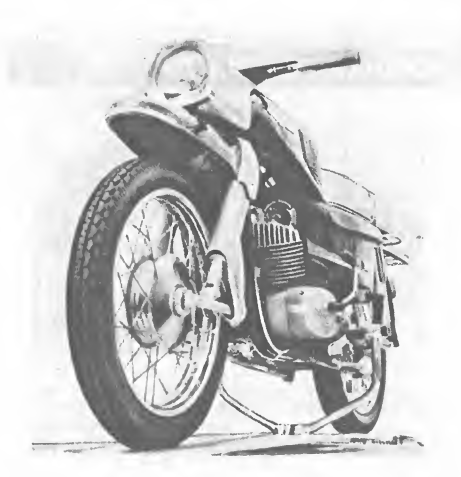
Система электрооборудования 12-вольтовая. Она включает два 6-вольтовых аккумулятора и генератор переменного тока. Изменились по сравнению с прежними моделями СХЛ также коробка передач — она четырехступенчатая — и главная передача — ее цепь заключена теперь в герметичный кожух.

Приверженец маятниковой подвески колес, Келецкий завод применил на «Газеле» оригинальную короткорычажную переднюю вилку. Задняя же вилка нового мотоцикла выполнена по общепринятой схеме.

Передняя и задняя подвески оборудованы гидравлическими амортизаторами, причем задние имеют регулировку пружин по высоте в зависимости от нагрузки (один или два человека).

В соответствии с современными тенденциями ступицы передних и задних колес, составляющие одно целое с тормозными барабанами, отлиты из алюминия. Несколько уменьшен по отношению к прежней модели диаметр колес: на передние монтируются шины размером 3,00—18, на задние — 3,25—18.

Своеобразный внешний вид придают



Польский мотоцикл «Газеля» класса 175 см³.

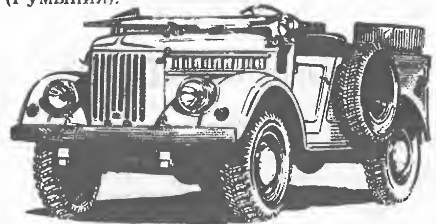
машине глубокие щитки колес, современной формы топливный бак (его емкость 14 литров), объединенный с корпусом фары, гладкие ободы двигателя. Пробка бензобака скрыта под декоративной крышкой. Если переднее колесо мотоцикла повернуто (в таком положении на стоянке его можно запереть замком, встроенным в рулевую колонку), то поднять эту крышку нельзя.

Еще интересные особенности «Газели» — она снабжена легким багажником, размещенным позади подушки сдвоенного седла, а также двумя подставками — центральной и боковой.

Новый мотоцикл весит без заправки 125 кг. Его максимальная скорость 105 км/час.

ВЕЗДЕХОД ИЗ КЫМПУЛУНГА

Агрономы и лесоводы, строители и геологи — это для них предназначен легковой автомобиль повышенной проходимости М-461, выпускаемый машиностроительным заводом в Кымпулунге (Румыния).



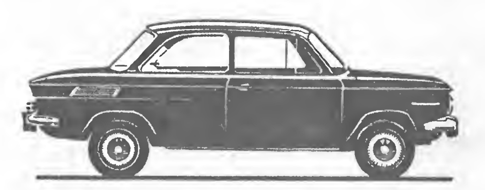
Автомобиль повышенной проходимости М-461.

У него верхнеклапанный четырехцилиндровый (85×97 мм, 2512 см³) двигатель мощностью 77 л. с. при 4000 об/мин. Он соединен с четырехступенчатой коробкой передач и двухступенчатой раздаточной коробкой. Восемь передач, привод на обе оси и клиренс в 210 мм позволяют пятиместному М-461 успешно справляться с бездорожьем.

Машина имеет базу 2335 мм, колею 1313 мм спереди и 1291 мм сзади. Она весит 1550 кг, может развивать скорость 95—100 км/час и расходует 14.5 л топлива на 100 км пути.

МАЛОЛИТРАЖКА «ПРЕТИС»

У автомобильной промышленности ФНРЮ за плечами не более полутора десятков лет. Первыми ее шагами были сборка и производство автомобилей по лицензиям зарубежных заводов. Ныне в стране выпускаются мотоциклы (см. «За рулем», 1964, № 1), грузовики («За рулем», 1964, № 4), автобусы («За рулем», 1968, № 10) и легковые автомобили. Основным производителем легковых машин является предприятие «Црвена Застава» («За рулем», 1965, № 10) в Крагуеваце. Оно делает в год около 70 тысяч машин типа ФИАТ-600 и ФИАТ-1300.



Малолитражка «Претис-1000К».

Недавно развернул постройку малолитражек и мотоциклетный завод «Претис» в городе Вогошца. Там на производство была поставлена модель «НСУ-Претис-1000К». Это четырехместная машина с задним расположением силового агрегата. Четырехцилиндровый двигатель (996 см³, 40 л. с. при 5500 об/мин) воздушного охлаждения установлен поперек машины и сблокирован с четырехступенчатой трансмиссией.

У автомобиля независимая подвеска всех колес, колодочные тормоза, реечный рулевой механизм, шины размером 5,50—12. Он имеет длину 3810 мм, базу 2250 мм и весит 660 кг.

Малый вес в сочетании с мощным мотором обеспечивают «Претису» хорошую приемистость — с места до скорости 80 км/час он разгоняется за 12,5 секунды, а до 100 км/час — за 21 секунду. Максимальная скорость 130 км/час, а расход топлива — 7—8,5 л на 100 км пути.

ДРЕЗДЕНСКИЙ СПОРТИВНЫЙ

Имя гонщика и конструктора гоночных автомобилей Гейнца Мелькуса хорошо известно не только в ГДР, но и за ее пределами. Возглавляемая им мастерская при школе практической езды в Дрездене за минувшее десятилетие построила свыше 80 машин формулы 3.



Спортивный «Мелькус-РС1000».

Одна из последних разработок дрезденских конструкторов — спортивная модель РС1000, мелкосерийное производство которой намечается наладить в ближайшее время. Она, как и гоночные машины «Мелькус», базируется на агрегатах серийного автомобиля «Вартбург-353».

Двухместный автомобиль «Мелькус-РС1000» построен по компоновочной схеме с задним расположением двигателя, который установлен непосредственно за сиденьями.

Серийный двухтактный мотор «Вартбург» (3 цилиндра, 992 см³) подвергся форсировке: расширены фазы газораспределения, увеличена степень сжатия, установлены три карбюратора от мотоцикла «МЦет». В результате мощность возросла до 70 л. с. при 4500 об/мин, а крутящий момент — до 12 кгм при 3500 об/мин. Дальнейшей форсировкой (подбором глушителя и установкой специальных карбюраторов) можно повысить мощность и до 90 л. с. Для лучшего использования показателей мотора в серийную коробку передач добавлена пятая передача (снабженная синхронизатором, как и четыре серийные), и теперь передаточные числа трансмиссии выглядят так: 3,77; 2,16; 1,35; 0,91 и 0,79. Передаточное число главной передачи уменьшено до 3,35, что при шинах 6,50–13 позволяет развивать скорость 165 км/час и разгоняться до 100 км/час за 12 секунд.

Что касается ходовой части, то в ней широко использованы детали подвески серийного «Вартбурга». Магниевые колеса и тормозные барабаны, а также двухкруговая система гидропривода тормозов заимствованы от гоночных машин «Мелькус-Вартбург».

Центральная часть (из стального и алюминиевого листа) с открывающимися вверх дверьми сделана несущей. Пороги дверей, которые имеют большое сечение и играют роль лонжеронов, одновременно служат топливными баками (емкость 60 л). Силовой агрегат и узлы ходовой части установлены на трубчатых подрамниках, которые крепятся к центральной части кузова. Носовая и хвостовая части кузова сделаны из стеклопластика.

Благодаря тому, что водитель и пассажир располагаются в полулежачем положении, удалось значительно понизить высоту машины (до 1070 мм) без заметного сокращения клиренса (150 мм). Правда, длина при этом получилась равной 4000 мм (колесная база 2450 мм). Стремление конструкторов повысить устойчивость автомобиля выразилось в довольно широкой колее колес (1340 мм передних и 1380 мм задних) и соответственно ширине машины (1700 мм).

«Мелькус-РС1000» весит 690 кг, причем в заправленном состоянии и с полной нагрузкой у него выгодное распределение веса: 47 процентов на передние и 53 процента на задние колеса.

Производство новой модели будет основано на кооперации нескольких автозаводов республики.

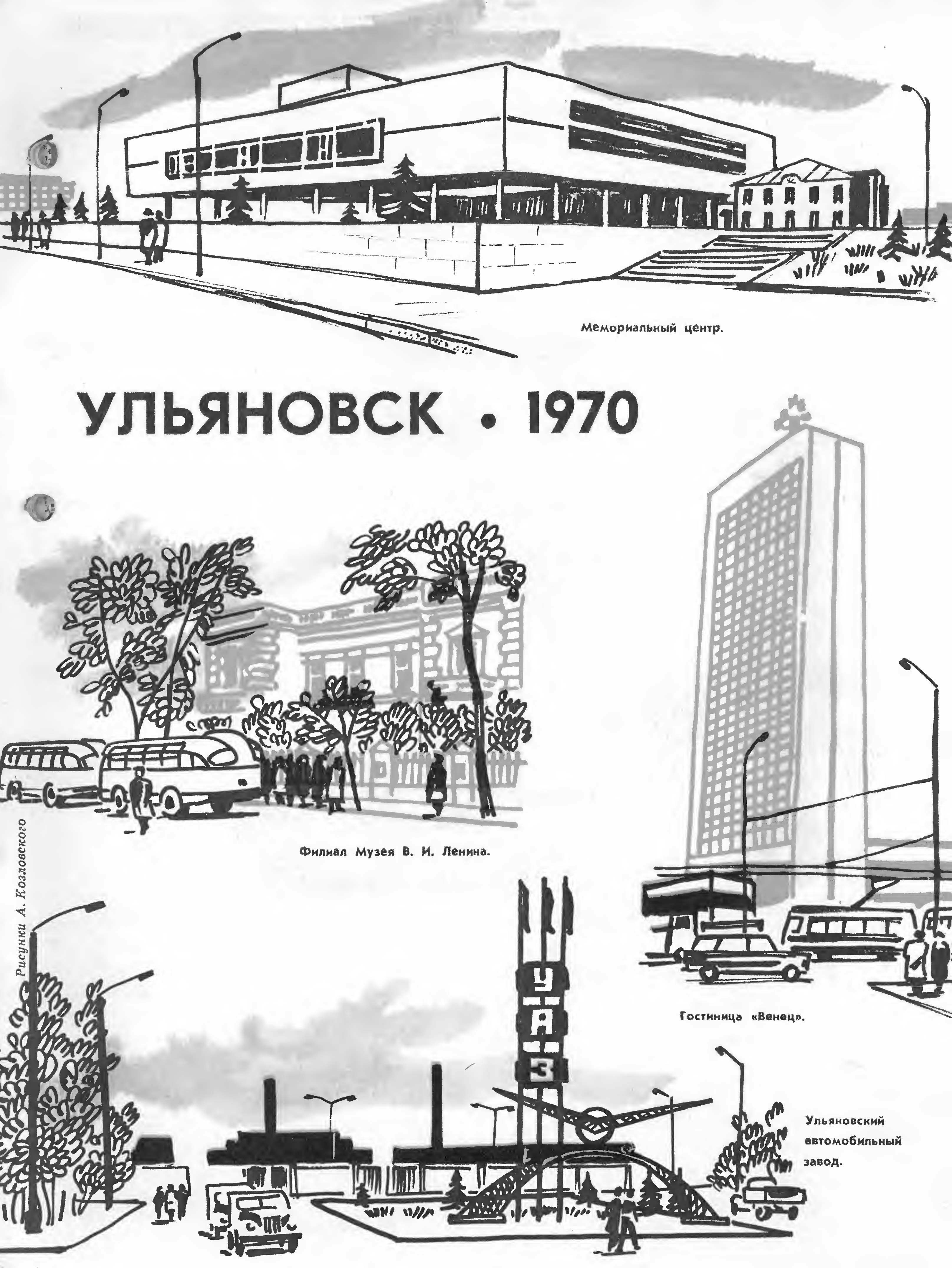
На первой и четвертой страницах обложки — плакат А. Козловского.

Адрес редакции: Москва, К-92, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны: отдел науки и техники — 221-94-67; отдел обучения и воспитания — 295-92-71; отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21; отдел писем и консультаций — 221-62-34; отдел оформления — 223-37-72. Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 21.1.70 г. Подп. в печ. 21.2.70 г. Тираж 2 620 000. Бум. 60×90¹/₈. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. + вкладка. Зак. 31. Г-71015
Цена 30 коп.

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).
3-я типография Военииздата

УЛЬЯНОВСК • 1970



Мемориальный центр.

Филиал Музея В. И. Ленина.

Гостиница «Венец».

Ульяновский автомобильный завод.

Рисунки А. Козловского

Индекс 70321

